JUIN 1950 NUMÉRO 32

Esso

REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL



STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES





u début du mois prochain, vous recevrez tous le Rapport Annuel de la Standard Française des Pétroles, dans la forme même où il aura été distribué à nos actionnaires à leur Assemblée Générale du 30 juin.

Et, à ce propos, je voudrais vous dire un mot sur le rôle des « actionnaires » d'une grande Société et de la façon dont, en particulier, « les nôtres » comprennent ce rôle.

On entend fréquemment, dans le public, des réflexions de ce genre : « Les actionnaires ?... Ils ne « cherchent qu'à gagner de l'argent à tout prix et si « d'aventure un Conseil d'Administration s'avisait de « gérer leur Société en poursuivant d'autres buts, il ne « ferait pas long feu !... »

Il est certain que nombreux sont les actionnaires qui ne s'occupent de la société dont ils possèdent des titres que pour en suivre les résultats financiers. Cela tient, d'une part, à une grave déformation dans la conception de leur rôle normal de *propriétaires* et au fait que beaucoup de Conseils d'Administration, se croyant habiles, négligent systématiquement d'intéresser les actionnaires à la vie même de leur affaire.

Or, les actionnaires d'une société anonyme ne sont pas de simples « porteurs » de titres, se bornant à spéculer sur le bénéfice qu'ils peuvent retirer de la possession ou de la vente de leurs actions. Ils sont avant tout des *entrepreneurs* — au sens le plus noble du terme — Comme tels, même si le Conseil d'Administration a la charge et la responsabilité technique de la gestion, ils sont moralement responsables vis-à-vis de la collectivité qu'ils doivent servir en maintenant ou en développant des activités créatrices.

... En achetant ce qu'il est convenu d'appeler « une valeur », ils font autre chose que de participer à une loterie ou un jeu. Ils s'associent à une entreprise, ils entrent dans une communauté où actionnaires et collaborateurs doivent unir leurs efforts en vue du bien public.

C'est du moins la conception qui se dégage des rapports existant entre les actionnaires de la Standard Française des Pétroles et l'équipe que constitue notre personnel. Il fallait que je vous l'indique : voilà qui est fait.



S. SCHEER PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le pétrole et l'industrie alimentaire : Pains de paraffine après raffinage (phot. Gordon Parks - Col. Esso).

JUIN 1950 NUMÉRO 32



REVUE

REVUE MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL DE LA STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL

Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8e)
TÉL. BALZAC 46-24 - POSTES 321 ET 241

MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE FRANCE

SOMMAIRE

Photographies

N. Y. Times, p. 2 - Hartman Studios Press Association, p. 10, 11 - Collection Esso (Corsini), p. 6, 7 et 8 - (Bezault), 13, 14 et 15 - (Todd-Webb), p. 19 - (Morel), p. 20 - (J.-B. Mercier), p. 32.

Illustrations

J. Matgé, p. 2, 3, 4, 5 et 12 - John Worsley, p. 16 - A. Harvec, p. 32.

Mise en page : A.-B. FERREY

La reproduction de nos articles et documents doit être soumise à notre autorisation.



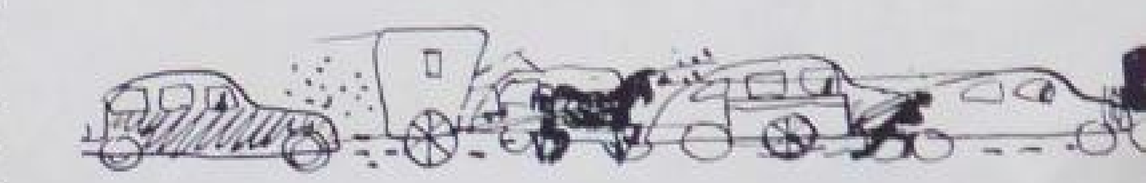
Notre couverture donne un aspect de la circulation à Paris : le sens unique de la rue de Rivoli (Coll. Esso, Photo Todd-Webb).

LA CIRCULATION

A PARIS



Paris est une très vieille cité, puisqu'on fête ses deux mille ans ; elle n'a donc pas été construite, on s'en doute, pour la circulation des 350.000 véhicules qui la sillonnent aujourd'hui en tous sens. Et les urbanistes de l'ancien temps n'avaient pas prévu de larges avenues se coupant à angles droits, pour faciliter la tâche des techniciens chargés de la bonne circulation et des transports dans la capitale, en 1950.



DE L'ESSENCE A FLOTS...

Ce n'est pas aujourd'hui seulement que se posent les problèmes de la circulation ; ils sont seulement aggravés par l'accroissement du nombre des véhicules et, plus que jamais, à l'ordre du jour. En effet, nous n'avions que 180.000 véhicules qui roulaient à Paris en 1945 ; ce chiffre a doublé ! Il passe, à présent, 6.000 voitures par heure au carrefour de l'Opéra, 5.000 à Saint-Augustin et autant à Richelieu-Drouot. Le vendredi, jour où la circulation est la plus intense, il en passe le triple aux heures de « pointe » (ce qui représente des flots d'essence et de gas-oil, une véritable marée qui coule dans toutes les artères parisiennes).

PROBLÈMES URGENTS

Le « cœur » des affaires est situé au centre de la capitale, ainsi que le « ventre » avec les Halles Centrales, ce qui aboutit à l'impossibilité de circuler à certaines heures. Le trafic des Halles commence très tôt le matin ; d'abord, les gros poids lourds apportent leurs marchandises, ensuite, après la vente, d'autres camions ou camionnettes viennent charger ces mêmes marchandises apportées quelques heures avant. Ainsi, par exemple, des légumes, livrés le matin par un camion en provenance de Chartres, repartent l'après-midi par le même chemin, s'ils sont achetés par des revendeurs du sud de Paris. Que

faire pour éviter ces doubles trafics quotidiens ? Décentraliser les Halles ? Mais où, et de quelle manière ? Essayez donc d'aller déménager les Halles un beau matin... ! Les touristes étrangers formulent bien d'autres critiques, lorsqu'ils disent à leurs amis : « On met quarante-cinq minutes pour venir en avion de Londres au Bourget et autant, ou plus, pour parcourir en autocar la distance de l'aérodrome à Paris ». Des Parisiens ont suggéré de donner un gabarit maximum aux voitures particulières : « Une 4 CV. vaut une grosse voiture ; plus de longs capots, du court ! ». D'autres ont déclaré : « Augmentez le nombre des autobus ! ». Bref, chacun y va de son petit avis pour « aider » les autorités ; la Presse, même, s'est déchaînée au moment de l'application des nouveaux sens interdits. Mais beaucoup de conducteurs parisiens, s'ils sont d'une adresse surprenante, sont bien frondeurs et enfreignent régulièrement, et presque consciencieusement, les règles élémentaires de la circulation, ce qui n'est pas pour faciliter celle-ci.

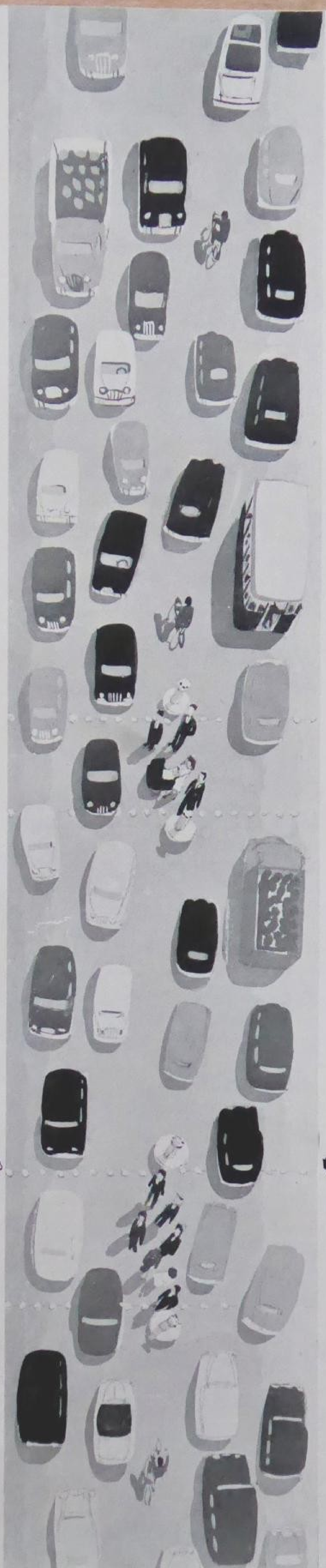
LE MÉTRO UTOPIQUE ?

La solution ? C'est très simple ; on sait très bien comment on pourrait désembouteiller Paris. Il suffirait de percer un « métro » pour automobiles, par exemple de la Porte Clichy au Carrefour St-Michel, du boulevard Haussmann au carrefour Magenta, et de la Bastille aux Champs-Elysées. Il n'y a qu'un inconvénient à ce plan, c'est que la construction de ces souterrains, qui n'est pas utopique du tout, reviendrait aux environs de trois milliards de francs par kilomètre ; alors... En attendant, on pourrait élargir les voies existantes... mais, est-ce bien le moment de détruire des immeubles, mêmes inesthétiques, et d'expulser des locataires ? Non, n'est-ce pas, alors soyons sérieux et ne grevons pas les budgets à coups de milliards, ils n'y résisteraient pas.

LES INTÉRÊTS EN JEU

Après avoir étudié ces problèmes, et bien d'autres encore, il ne restait plus aux spécialistes qu'à créer de nouveaux sens uniques (29 en tout), à limiter la durée du





stationnement dans certaines artères, et même à l'interdire dans d'autres. Alors, M. M. Guinet, Directeur de la Circulation et des Transports à la Préfecture de Police, a reçu quantité de lettres de réclamations, protestant contre ces mesures ; elles émanaient de chauffeurs, de compagnies de transports et, surtout, de commerçants. Bref, mécontentement des intérêts privés. Mais, depuis cinq ans qu'il s'occupe de ces questions, M. Guinet les a étudiées à fond ; il est prêt à répondre à toutes les critiques : « il faut faire comprendre aux intérêts privés qu'ils doivent passer au second plan, après l'intérêt général du Public ; dites-le bien à vos lecteurs ! ! ».

SOLUTIONS IMMÉDIATES

M. Erzog, ingénieur-chef des travaux de la Préfecture de la Seine, collabore à améliorer la circulation et, malgré ses occupations, il a bien voulu nous recevoir et nous parler des réalisations de ses services. Ils ont étudié et réalisé un gros travail : la « coordination des feux » sur les parcours : Solferino-Sully-Morland, rue Montmartre-rue de Cléry, et Place de la Trinité. Il s'agit d'un réglage automatique et chronométré de la vitesse d'allumage des feux verts et rouges, de telle manière qu'une voiture partant, par exemple, du Pont Solferino et longeant la Seine sur la rive droite, passe tous les feux au « vert » jusqu'au Pont Sully, sans subir d'arrêt ! On espère, dès que les crédits le permettront, réaliser aussi la synchronisation de la rive gauche aux Champs-Elysées, et équiper d'autres carrefours. Ils coûteront chacun deux à douze millions de francs, suivant leur importance. M. G. Maurice, Directeur de la Police Municipale, a généralisé, lui, l'équipement des Gardiens de la Paix en « Anges » (comme disent les étudiants), par l'emploi de la grande pèlerine blanche qui signale de loin les gestes des agents à l'attention des chauffeurs et facilite leur service la nuit. Il y en a déjà plus d'une cinquantaine et leur nombre ira croissant.

PARIS, CAPITALE TOURISTIQUE

Une Commission du Conseil Municipal de Paris a examiné à fond, à l'Hôtel de Ville, avec M. R. Léonard, Préfet de Police, tous les problèmes de la circulation et a reconnu l'urgence de l'organisation de *parcs de stationnement* dans certains quartiers du centre. D'autre part, aux portes de la capitale, il sera possible de garer les voitures en provenance de la banlieue et de la province. Enfin, l'aménagement de nouveaux passages souterrains, ainsi que de terre-pleins de stationnement (notamment à l'Etoile et à la Madeleine) a été décidé. L'ensemble de ces travaux nécessiterait un budget de 500 millions approximativement. En dehors de ces solutions coûteuses, mais radicales et seules capables d'emporter



l'approbation générale, il n'existe que des demi-mesures, qui ne peuvent améliorer que très momentanément une circulation sans cesse croissante. On se rend compte, à la lecture du bref énoncé des problèmes principaux de la circulation, qu'une capitale touristique comme Paris, sillonnée quotidiennement par des centaines de milliers de voitures de toutes catégories, se doit de régler ce problème primordial autrement que par des sens uniques ! Les techniciens estiment, d'après leurs statistiques, qu'en 1953, on ne pourra plus circuler ; que fera-t-on alors ?... « des hélicoptères ! » m'a répondu, sans rire, un agent de la circulation !

TAP lin



Les concessions pétrolifères de l'Arabian American Oil C° (Aramco), en Arabie Séoudite, s'étendent sur plus de 1.350.000 km² ce qui dépasse la superficie du Texas et de la Californie réunis (1). Les premiers travaux de prospection furent entrepris en 1933, mais il fallut attendre 1939 pour que la production soit appréciable. L'Aramco dispose aujourd'hui de réserves reconnues s'élevant à environ 1 milliard de tonnes et sa production quotidienne est de 70.000 tonnes (1er semestre 1949) réparties sur 60 puits. Cette compagnie distille dans sa raffinerie de Ras-Tanoura, sur le Golfe Persique, 17.000 tonnes de brut par jour. Une partie du brut restant est vendue à la Bahrein Petroleum C°. Ltd. et l'autre sert à approvisionner des marchés étrangers. Il existe également une zone neutre, qui n'est pas encore mise en exploitation, et qui s'étend sur 5.700 km² entre le Kuwaït et l'Arabie Séoudite ; dans cette zone, la concession est détenue à part égale par l'Aramco et l'American Independent Oil C°. La production totale du Moyen-Orient s'est élevée en 1948 à 56,3 millions de tonnes, provenant de 245 puits et les réserves reconnues sont de 4,5 milliards de tonnes. Ces réserves sont supérieures à celles de toutes les autres régions pétrolifères du monde. Le brut d'Arabie, qui est le brut-type du Moyen-Orient, est extrait de quatre couches calcaires saturées, dont l'épaisseur va de 80 à 130 mètres. La profondeur des puits varie entre 1.300 et 2.300 mètres. Le pétrole brut jaillit sous pression ; le rapport gaz/pétrole est de 180 à 200 m³ de gaz par tonne de liquide. La densité du brut est d'environ 0,85, sa teneur en soufre est de 2 %, et sa teneur en hydrogène sulfureux de 0,01 % ; pour les bruts destinés aux marchés étrangers, ces impuretés sont éliminées au moyen de stabilisateurs. Le rendement en première distillation est le suivant : Essence, 24 % ; Pétrole lampant, 6,50 % ; Carburant pour moteurs Diesel, 24 % ; Produits résiduaires, 41 % ; Hydrogène sulfureux et autres pertes de raffinage, 4,50 %. Aux Etats-Unis, on n'attachait guère d'importance au développement des ressources pétrolières du Moyen-Orient, jusqu'au jour où, pendant la dernière guerre, la raffinerie de Ras-Tanoura, que possède l'Aramco, devint une des principales sources d'approvisionnement des Alliés, pour leurs bases navales et militaires de l'hémisphère oriental. La Marine américaine continue aujourd'hui de puiser à cette source une partie importante du combustible qu'elle consomme pour ses besoins du temps de paix. Conformément aux dispositions du Plan Marshall, l'E.C.A. doit se procurer au Moyen-Orient des quantités importantes de pétrole brut et de produits finis, et une grande partie de ces approvisionnements proviendra d'Arabie. On prévoit, en outre, que l'application des programmes de reconstruction industrielle des pays d'Europe occidentale aura pour résultat d'accroître, dans de grandes proportions, les demandes de ces pays qui, à la fin de 1953, atteindront au moins 50 millions de tonnes par an. Le rôle dévolu au « Tapline » dans le cadre de l'industrie pétrolière mondiale sera d'assurer le transport depuis le Golfe Persique jusqu'à la Méditerranée d'au-moins 15 millions de tonnes par an de brut d'Arabie. Le pompage en surpression permettra éventuellement de porter la capacité du pipe-line à 25 millions de tonnes par an. Si ces 15 millions de tonnes par an étaient acheminées au moyen de navires citernes, il faudrait, pour assurer ce transport, un tonnage équivalent au moins à 62 pétroliers modernes du type T.2. étant donné que, pour atteindre la Méditerranée à partir des ports de chargement du Golfe Persique, les cargos doivent faire un circuit de 7.000 miles par le Canal de Suez. La construction du Tapline permettra d'économiser 1 million de milles de parcours maritime par mois ; elle entraînera également une économie de 18 cents par baril (soit 1,35 dollar par tonne) sur le prix brut d'Arabie, par suite de la seule suppression du droit de passage du Canal de Suez.

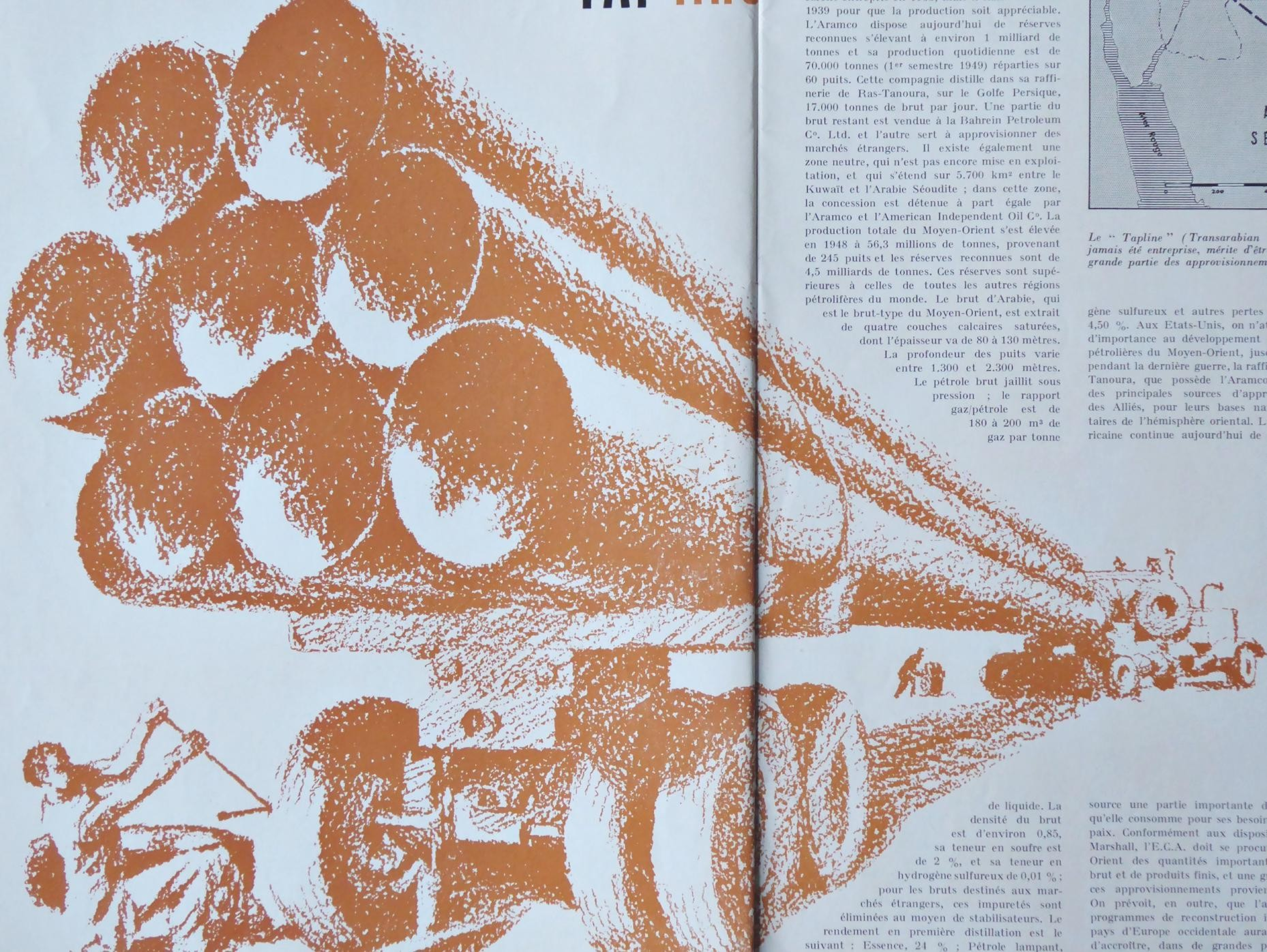
(1) Soit environ 2 fois ½ la superficie de la France (N.D.L.R.).

Le " Tapline " (Transarabian Pipe-Line), le plus important pipe-line dont la construction ait jamais été entreprise, mérite d'être appelé le " pipe-line de la paix ". Il permettra d'assurer une grande partie des approvisionnements en pétrole des pays d'Europe et contribuera ainsi au succès du plan de relèvement européen.

LE PROJET

Le gouvernement américain comprit vite les avantages que présente un pipe-line par rapport aux navires pétroliers et décida de faire construire lui-même ce pipe-line ; il dut cependant renoncer à ses projets en raison de l'opposition de l'opinion publique qui n'était pas favorable à une participation directe du gouvernement dans l'industrie pétrolière. Les plans de construction des 1.715 km. du Tapline furent établis en 1945 et c'est en décembre 1946 que les directeurs de la Société les approuvèrent. D'après le projet initial, le pipe-line devait être mis en service le 1er janvier 1950. Mais la construction du Tapline est un travail de grande envergure et il n'est pas de jour où l'on ait à résoudre d'épineux problèmes. La construction du « Big Inch » et du « Little Inch » (1) avait été considérée comme une entreprise hardie, mais celle du Tapline s'avère comme une opération encore plus difficile, car il faut transporter le personnel et le matériel sur une distance de 13.000 kilomètres à travers l'Atlantique ou de 18.000 kilomètres à travers le Pacifique. Selon « l'Isthmian Steamship Line », on entreprit de transporter à l'étranger, pour la construction de ce pipe-line, plus de matériel et d'hommes qu'aucune entreprise privée ou gouvernementale ait jamais tenté

(1) Pipe-lines particulièrement importants construits aux Etats-Unis pendant la guerre.



1939 pour que la production soit appréciable. L'Aramco dispose aujourd'hui de réserves reconnues s'élevant à environ 1 milliard de tonnes et sa production quotidienne est de 70.000 tonnes (1er semestre 1949) réparties sur 60 puits. Cette compagnie distille dans sa raffinerie de Ras-Tanoura, sur le Golfe Persique, 17.000 tonnes de brut par jour. Une partie du brut restant est vendue à la Bahrein Petroleum C°. Ltd. et l'autre sert à approvisionner des marchés étrangers. Il existe également une zone neutre, qui n'est pas encore mise en exploitation, et qui s'étend sur 5.700 km² entre le Kuwaït et l'Arabie Séoudite ; dans cette zone, la concession est détenue à part égale par l'Aramco et l'American Independent Oil C°. La production totale du Moyen-Orient s'est élevée en 1948 à 56,3 millions de tonnes, provenant de 245 puits et les réserves reconnues sont de 4,5 milliards de tonnes. Ces réserves sont supérieures à celles de toutes les autres régions pétrolifères du monde. Le brut d'Arabie, qui est le brut-type du Moyen-Orient, est extrait de quatre couches calcaires saturées, dont l'épaisseur va de 80 à 130 mètres. La profondeur des puits varie entre 1.300 et 2.300 mètres. Le pétrole brut jaillit sous pression ; le rapport gaz/pétrole est de 180 à 200 m³ de gaz par tonne de liquide. La densité du brut est d'environ 0,85, sa teneur en soufre est de 2 %, et sa teneur en hydrogène sulfureux de 0,01 % ; pour les bruts destinés aux marchés étrangers, ces impuretés sont éliminées au moyen de stabilisateurs. Le rendement en première distillation est le suivant : Essence, 24 % ; Pétrole lampant,

Le " Tapline " (Transarabian
jamais été entreprise, mérite d'êtr
grande partie des approvisionnem

gène sulfureux et autres pertes
4,50 %. Aux Etats-Unis, on n'at
d'importance au développement
pétrolières du Moyen-Orient, jus
pendant la dernière guerre, la raffi
Tanoura, que possède l'Aramco
des principales sources d'appr
des Alliés, pour leurs bases na
taires de l'hémisphère oriental. L
ricaine continue aujourd'hui de

source une partie importante d
qu'elle consomme pour ses besoir
paix. Conformément aux dispos
Marshall, l'E.C.A. doit se procu
Orient des quantités importan
brut et de produits finis, et une g
ces approvisionnements provien
On prévoit, en outre, que l'a
programmes de reconstruction i
pays d'Europe occidentale aura
d'accroître, dans de grandes p

reliera le terminal de la Méditerranée et les stations de pompage au *centre d'exploitation*, situé sur le golfe Persique. Chaque station de pompage comprend une série de quatre unités de pompage ; chacune d'elles est constituée par un moteur Diesel (Worthington), suralimenté, de 1.700 CV, relié au moyen d'engrenages multiplicateurs de vitesse à une pompe centrifuge (Byron-Jackson) qui réalisera une pression de pompage de 52 kg./cm². Le courant électrique pour l'éclairage et pour l'alimentation des installations secondaires sera fourni par trois générateurs à moteur Diesel, de 800 kW. Outre les locaux industriels normaux, les stations intermédiaires de pompages posséderont un certain nombre d'installations (dispensaires, salles de spectacles et magasins d'alimentation) qui permettront à la communauté isolée, d'environ vingt familles américaines et de deux cents à trois cents familles arabes, de subvenir elle-même à ses besoins. Afin d'assurer le confort du personnel, seront établis des services de ravitaillement en produits alimentaires, ainsi qu'en tous autres articles nécessaires à la vie de la communauté. Le personnel pourra s'approvisionner en disques, confiserie, articles de toilette, balles de tennis, instruments de musique, livres, revues, etc... et aura à sa disposition des blanchisseries, des salons de coiffure et des salles de cinéma. Chacune de ces stations de pompage sera pourvue d'un aérodrome, de campements militaires et d'autres locaux destinés aux services du gouvernement, de la douane, de l'émigration, de la police et de l'armée. On envisage également de doter les stations d'écoles, de jardins, de mosquées et d'églises.



Le transporteur aérien *Skyhook*, installé au-dessus des eaux du Golfe Persique à *Ras el Misha'ab*. Depuis le débarcadère, construit à cinq kilomètres du large, jusqu'à la côte, le chariot transporte 10 tonnes de matériel à 45 km. à l'heure. Le conducteur communique avec le bureau central par radio-téléphonie.

de le faire, en temps de paix, pour la réalisation d'un seul projet. Une flotte de 15 cargos, spécialement adaptés au transport du matériel de pipe-line, fut réunie pour être utilisée sans interruption, suivant des plans minutieusement établis, s'étendant sur une période de plus de deux ans, à raison d'environ un cargo par semaine. Près de 83 % du tonnage est représenté par les seuls tuyaux.

CONSTRUCTION

La Consolidated Western Steel Corporation fabrique les tuyaux en son acierie de Maywood, à Los-Angeles. Un peu plus de la moitié des conduites ont un diamètre extérieur de 30 pouces (761 mm.) et une épaisseur de paroi variant entre 6,3 et 11,1 mm. Les autres ont un diamètre extérieur de 31 pouces (787 mm.) et une épaisseur de paroi uniforme de 6,3 mm. Ces éléments de tuyaux ont tous 9,20 m. de long. Avant d'être expédiés, les tuyaux ayant le plus petit diamètre sont insérés à l'intérieur des tuyaux de diamètre supérieur, ce qui permet de réduire de 50 % l'encombrement et les frais de transport. Les tôles d'acier, que fabrique la Consolidated Steel Corporation en son aciérie de Genève, dans l'Utah, sont laminées à froid à la forme désirée, dans l'usine de Maywood, à Los-Angeles ; chaque longueur est ensuite soudée électriquement le long de son joint (procédé « union melt »). Les tôles d'acier ont une épaisseur d'une fraction de millimètre supérieur à celle de l'épaisseur définitive de la paroi du tuyau fini. Immédiatement après avoir été soudés longitudinalement, les tuyaux ont un diamètre extérieur inférieur d'environ 12 mm. au diamètre extérieur définitif. Lorsque les opérations de soudure sont terminées, chaque longueur est soumise à une pression hydrostatique interne de 176,1 kg/cm², qui donne au tuyau le diamètre extérieur requis. La méthode de traitement à froid augmente la limite d'élasticité qui atteint 36,6 kg/mm². Le tuyau sera soumis en service à des efforts de 23 kg/mm², ce qui représente 65 % de la limite d'élasticité.

POMPAGE

Le pipe-line sera pourvu *d'une station principale* de pompage, à l'extrémité est de la ligne, ainsi que de *cinq stations de pompage* secondaires espacées d'environ 280 kilomètres, cette distance variant du reste suivant la configuration du terrain. Le pipe-line aboutira à la vieille ville de Sidon, sur la côte méditerranéenne du Liban, à environ 45 km. au sud de Beyrouth. Le dépôt terminal de Sidon sera doté d'un certain nombre de réservoirs de stockage et d'autres installations ; il comprendra également un quai en béton s'avançant dans la mer sur près de 800 mètres et permettant à cinq pétroliers d'accoster à la fois dans des bassins de 13 mètres de profondeur. L'altitude du terrain permet de disposer les réservoirs du terminal à une hauteur suffisante pour assurer un chargement par gravité de deux ou quatre bateaux à la fois, à raison de 2.000 à 2.700 tonnes par heure ; on pourra ainsi charger un pétrolier en 12 heures, et même moins. Un réseau de radio-téléphonie

RÉALISATION

La construction du Tapline fut entreprise au cours de l'été 1947. Le premier travail consista à établir une tête de pont et à aménager un port de déchargement sur le Golfe Persique, à Ras-Misha'ab (situé à l'extrémité nord-est de l'Arabie Séoudite, à environ 280 km. de Ras-Tanoura). Plusieurs puits d'eau furent forés sans résultat, et il fallut finalement amener l'eau potable depuis des centres éloignés, au moyen de camions-citernes ou de caboteurs. On avait bien essayé auparavant de distiller de l'eau de mer, mais les évaporateurs ne donnèrent pas le résultat escompté. Lorsque l'on établit la tête de pont, il n'existait aucun village, ni habitation permanente dans un périmètre de 150 km. La profondeur d'eau le long des côtes du Golfe Persique était trop faible pour permettre aux cargos chargés de s'approcher à plus de deux milles et demi du rivage (6 km.). Au lieu d'utiliser des chalands, pour le déchargement des cargos, ou de construire sur pilotis une jetée de 6 km., une plate-forme de déchargement de 1.200 mètres fut installée en pleine mer, et reliée à la côte au moyen d'un transporteur aérien connu sous le nom de « Skyhook » (1), utilisé uniquement jusqu'à présent pour le transport du bois en grumes. Le « Skyhook » est équipé de palans pouvant lever et transporter une charge de 10 tonnes. On peut utiliser trois Skyhook en tandem, et transporter ainsi une charge totale de 30 tonnes. Le groupe mobile est suspendu par des galets roulants à deux câbles conducteurs de 41 mm. de diamètre, tendus à 25 mètres au-dessus de l'eau sur des structures de bois en forme de « A », disposées environ tous les 200 mètres. La traction, dans un sens ou dans l'autre, est obtenue en tendant deux petits

(1) Crochet aérien — en fait, un « téléférique » pour marchandises (N.D.L.R.).

Ces « bulldozers » aplanissent le terrain avant la pose du Tapline, à 35 km. au sud de Ras-Tanoura.

câbles qui s'enroulent sur des tambours disposés aux deux extrémités du chariot. La vitesse peut atteindre 45 km. à l'heure. Si les cargos sont accostés dans une position convenable, un « Skyhook » peut soulever une charge de 10 tonnes directement de la cale du bateau et la déposer à terre, ou même sur le plateau d'un camion, sans l'intervention d'un seul ouvrier, à l'exception du conducteur, qui actionne lui-même les palans, et de quelques manœuvres qui amarrent ou enlèvent les chargements aux deux extrémités. Cette installation a permis de décharger les cargos à raison de plus de 1.100 tonnes par jour. Lorsque le matériel arrive au camp de construction, les longueurs des tuyaux sont triées. Les sections de diamètre et d'épaisseur de paroi identiques sont soudées par trois et transportées sous cette forme, sur des camions à remorque, jusqu'à leur point d'utilisation. Une base de construction semblable sera établie sur la côte méditerranéenne, dès que les circonstances le permettront. Certains camions doivent, pour effectuer leurs livraisons, parcourir un trajet aller-retour de 1.800 km. En janvier 1947, les canalisations furent commandées à la Consolidated, seule acierie alors capable de construire des tuyaux métalliques de trente pouces de diamètre. C'était également la seule entreprise qui pouvait livrer le matériel dans un délai d'un an. De nombreux efforts ont été faits en vue d'acheter une partie du matériel en Europe, en Afrique du Sud ou en Asie, mais, jusqu'à présent, les achats à l'étranger s'élèvent à moins de trois millions de dollars et ont été principalement effectués au Canada. Plus de 5.000 firmes américaines de faible importance ont fourni des articles finis, semi-finis, et des matières premières. Les achats sur le marché du Moyen-Orient se limitent à l'acquisition de fruits, de légumes et de produits agricoles. Les denrées périssables, telles que la viande et les produits laitiers, doivent être importées des Etats-Unis, et sont transportées dans des caisses frigorifiques jusqu'au camp à l'intérieur du pays. Lorsque les travaux battront leur plein, 2.000 techniciens américains et 8.000 travailleurs indigènes au moins seront employés sur les chantiers. Les équipes volantes de construction



Soudure de deux éléments, au sud de Qatif. ▶

seront installées, aussi confortablement que possible, dans des camps démontables, comprenant cantines, cuisines, blanchisseries, dortoirs, salons de coiffure, infirmeries, cordonneries, et autres installations de même nature, toutes montées sur roues. Certaines installations seront pourvues de systèmes de climatisation d'air. Le maintien de réserves permanentes de produits alimentaires, de denrées périssables, d'eau potable et d'essence exige la mise en place d'un réseau de transport complexe. En fait, les plans du Tapline ont dû être établis en tenant compte de toutes les opérations de construction, depuis la production des tôles d'acier aux Etats-Unis et l'approvisionnement en matières premières, jusqu'aux moindres détails des travaux de pose du pipe-line, à l'autre extrémité du globe. Le « déplacement » du Tapline (C'est-à-dire la quantité de pétrole nécessaire pour le remplir) s'élève à 664.000 tonnes, et la constitution des réserves de stockage au centre de production, aux stations de pompage et terminal nécessiteront 270.000 tonnes de pétrole. En d'autres termes, il faudra plus de 930.000 tonnes de pétrole brut pour maintenir le pipe-line en service. Le Tapline doit traverser deux chaînes de montagnes dans le Levant, près de la côte orientale de la Méditeranée, ainsi que de vastes régions désertiques où la moyenne des chutes d'eau n'est que de 76 millimètres par an. Ces régions ne sont pas très accidentées et le trafic des véhicules peut heureusement s'effectuer sans qu'il soit nécessaire de procéder à des travaux d'aplanissement ou à des aménagements importants. Le long de ces quelque 1.500 km. de trajet, il n'y a absolument aucune terre cultivée, ni habitation permanente et l'on ne rencontre guère çà et là que quelques tribus nomades de Bédouins. Les seuls animaux domestiques de ces régions sont des chameaux et quelques chèvres et moutons, dont on se demande quelle peut-être la nourriture ! Il n'existe pas de points d'eau permanents sur des centaines de kilomètres. La maigre végétation est constituée par quelques touffes d'herbes et par des broussailles déchiquetées par les chameaux. Il n'y a ni voies ferrées, ni pistes convenablement entretenues, ni barrières, ni lignes téléphoniques, ni constructions, et bien peu nombreux sont les repères naturels qu'il est facile d'identifier. La seule rivière que traverse le pipe-line est le *Litain*, cours d'eau de faible importance, qui descend des monts du Liban. Il faut faire preuve de beaucoup de témérité et de perspicacité, lorsque l'on s'enfonce dans ces vastes étendues désertiques, qui séparent le Golfe Persique de la Méditerranée, et parfois les membres du service géographique eux-mêmes arrivent à s'égarer ! Pour les longs voyages automobiles effectués sans guide indigène, on doit utiliser des sextants pour faire le point, comme si l'on était à bord d'un avion ou d'un navire. Outre les quantités importantes de matériel de construction (niveleuses, tracteurs à chenille, grues automobiles, excavatrices), un important parc automobile est nécessaire. Il comprend 150 camions-tracteurs de 50 tonnes, 120 camions-tracteurs de 10 tonnes, 135 camions de 6 tonnes, 500 remorques ou plateaux à 4 et 8 roues, 4 autocars de 60 voyageurs, 10 autocars-remorques d'une capacité de 60 voyageurs, 80 camions frigorifiques destinés au transport des denrées périssables, 12 cuisines-roulantes et 60 remorques-réservoirs pour le transport de l'eau et des carburants, ainsi que quelque 400 Jeeps, camionnettes et voitures de petite dimension. Tous ces véhicules sont équipés de pneumatiques extra-forts, particulièrement conçus pour être utilisés dans le désert et dans des climats chauds. Ce tableau pourra donner un aperçu de l'importance de ce travail, accompli en plein désert, dans une région inhabitée qui s'étend sur une distance égale à celle qui sépare Chicago du Golfe de Mexique (1). Lorsqu'un voyageur s'est enfoncé dans le désert, il doit à tout prix atteindre son lieu de destination, sinon il risque d'être obligé de regagner sa base de départ, car aucune autre solution n'est possible. Une des caractéristiques de cette entreprise est que le personnel américain doit connaître au moins quelques mots d'arabe, se résigner à se passer de liqueurs et s'initier aux particularités de la législation, des pratiques religieuses et des traditions de plusieurs pays arabes. Il est, en effet, essentiel de maintenir et de développer des relations amicales avec les autochtones. Jusqu'à présent, ce but a été atteint sans grande difficulté, en dépit des appréhensions. Le Ministère du Commerce des Etats-Unis a accordé à la Société du Tapline, en janvier 1947, l'autorisation de réaliser son projet de construction. Par suite de certains délais dus à une pénurie passagère d'acier aux Etats-Unis, les travaux ont été retardés d'environ deux ans. Le Tapline ne pourra vraisemblablement être achevé qu'en 1952 ; il en résultera un décalage de la même importance dans la construction d'autres pipe-lines dont le matériel a été également commandé à la Consolidated. Dès que cette Société aura terminé ses travaux pour le Tapline, elle exécutera, dans l'ordre suivant, les commandes que lui ont passées les Sociétés ci-après :

1. MIDDLE EAST PIPE-LINE C° : construction d'un pipe-line reliant Abadan à la Méditerranée, comprenant des conduites de 34 à 36 pouces (863 et 914 mm.) et devant avoir une capacité de 25 millions de tonnes par an.
2. GULF-SHELL : construction d'un pipe-line du Kuwaït à la Méditerranée, conduites de 30 et 32 pouces (761 et 812 mm.) capacité de 15 millions de tonnes par an.
3. IRAQ PETROLEUM C° LTD : pipe-lines de Kirkouk à Tripoli, tuyaux de 30 et 32 pouces (761 et 812 mm.), capacité de 15 millions de tonnes par an.

Il faudra probablement attendre six ans avant que soit achevé ce gigantesque programme de construction de pipe-lines qui amèneront, jusqu'aux côtes de la Méditerranée, près de 65 millions de tonnes de produits pétroliers par an. Pour les pays du Moyen-Orient, c'est là un petit plan Marshall entièrement financé par des capitaux privés.

BURTON E. HULL,
Président
de la Trans-Arabian Pipe Line C°.

Par autorisation spéciale de la revue *The Oil Forum*.

(1) N. du T... Soit la distance de Paris à Alger.

le nylon

Toutes les femmes connaissent et apprécient
le bas Nylon, réputé pour sa grande résistance, malgré sa finesse.
Mais leurs maris savent-ils que le fil de Nylon
a trouvé de multiples emplois dans l'électricité, la chimie,
la pharmacie, la céramique, la bonneterie, la lingerie,
dans les industries de pneumatiques, du cordage, de la maroquinerie...
et qu'il va bientôt fêter sa vingtième année de service ?

Les usages du nylon sont chaque jour plus nombreux. On prévoit que dix millions de kilos en seront bientôt fabriqués annuellement ; parmi ses diverses utilisations, la plus pittoresque est peut-être la préparation du papier spécial sur lequel le Gouvernement des U.S.A. a l'intention de faire imprimer les billets de banque, ce qui, paraît-il, les mettrait définitivement à l'abri de toute contrefaçon ! Le professeur Carothers, inventeur de ce merveilleux

fil, naquit à Burlington (Iowa) le 27 avril 1896. Ingénieur-Chimiste en 1924, il fut, pendant deux ans, professeur de chimie à l'Université de Harvard. En 1928, la firme Dupont de Nemours chargea un groupe de chimistes d'entreprendre des recherches sur les combinaisons moléculaires des « Polymères » géants (des dimensions de ceux qui constituent le caoutchouc et la soie), et ce fut le Professeur Dr. Carothers qui accepta de diriger les travaux de ce Service. Le *chloroprène*, caoutchouc synthétique, fut la première découverte de cette équipe de chercheurs, suivie de celle du *neoprène*, largement utilisé par l'industrie. Puis, de découvertes en découvertes, et en étudiant les « polymères » à structure « protéïque », Carothers parvint à leur donner l'apparence de la soie ; le Nylon était né !

UN NOM DE FANTAISIE

Mais qu'est-ce donc exactement que le Nylon ? Sans entrer dans les formules chimiques compliquées, on peut dire qu'il appartient à une classe dénommée « Polyamide ». De même qu'il n'existe pas un seul alcool, un seul gaz, un seul acide, il existe plusieurs « nylons » différents. Evidemment, celui que nous connaissons s'est imposé par son prix de revient peu élevé, et par un grand nombre de propriétés qui permettent de l'utiliser dans divers emplois. Son nom scientifique est la « Polyhexaméthylène-Adipamide » (dont la prononciation, même pour les techniciens, représente un exploit linguistique !). Il fallait baptiser ce produit d'un nom facile à retenir, d'un nom commercial. Plusieurs explications fantaisistes ont couru à ce sujet ; retenons seulement la vérité, beaucoup plus simple. On a cherché une désignation de fantaisie en organisant un Référendum parmi de nombreuses personnes ; puis, après sélection, on a choisi le plus phonétique, aussi bien en français que dans les autres langues. C'est « nylon » qui fut adopté, sans aucune origine littéraire ou scientifique.

CORPS SYNTHÉTIQUE A BASE DE BUTANE...

Le nylon est un produit synthétique, c'est-à-dire que, pour sa fabrication, on part de produits simples : le benzène, l'hydrogène et l'oxygène et, par une longue succession d'opérations complexes, on parvient à obtenir la matière de base du Nylon, qu'on appelle le « sel Nylon ». Le benzène n'est d'ailleurs pas la seule

Fabrication du nylon " multibrins ".





Les brins de fil nylon sortent de la filière

matière première de départ pour l'obtenir. D'autres processus font appel à des substances telles que : l'acétylène, le formol et le butane. Tous ne présentent pas le même intérêt du point de vue économique, et il faut tenir compte des possibilités d'approvisionnement, variables suivant les pays. Ce n'est que très peu de temps avant la dernière guerre que commença réellement la production industrielle.

FILS, CRINS ET MASSES PLASTIQUES

Le « sel nylon », à son tour, est traité de façon à obtenir une matière dure et résistante qu'on appelle « Polymère Nylon ». Cette base, après une dernière série de transformations, est convertie en produits finis, ou semi-finis, sous les formes les plus diverses : fils multiples, ou « multibrins » ; monofilaments ou « crins » ; objets moulés ou « masses plastiques ». Les *multibrins* sont obtenus par un processus assez simple qui consiste essentiellement à fondre le « Polymère Nylon », à le faire passer par une filière multiple, puis à rassembler les divers brins refroidis sur une bobine. Ils sont traités ensuite à la chaleur humide qui les fixe. La méthode de fabrication des *crins* est assez semblable : fonte, filière, étirement, fixage, mise en bobines ou « flottes ». Des méthodes différentes sont employées, suivant les applications envisagées pour les *masses plastiques*. S'il s'agit d'objets moulés : pièces mécaniques ou électriques, peignes, etc... on utilise le « Polymère » sous forme de poudre. Pour les revêtements ou enduits, par exemple, on le dissout. Ce « collodion » (eau + alcool + polymère) est étendu sur un support : tissus, cuirs, puis, par des traitements thermiques, le solvant s'évapore et laisse une mince couche de Nylon. Enfin, d'autres applications : films, pellicules, feuilles, existent déjà, mais ne sont pas encore exploités industriellement.

ACIER DOUX ET RÉSISTANCE

Les caractéristiques principales du fil de Nylon, en langage textile, sont la « ténacité », la « résistance à l'abrasion ». Il possède encore les propriétés de ne pas « prendre » l'eau, ou presque, donc de sécher rapidement, d'être un bon isolant thermique et électrique ; enfin, il est insensible aux moisissures diverses, c'est-à-dire qu'il ne pourrit pas. Pour servir d'exemple concret, disons qu'un fil de Nylon a une résistance de 50 à 55 kilogs par mm² de section, et peu de gens savent qu'il équivaut ainsi à un fil d'acier doux de section identique. Toutes ces qualités en font un produit de première utilité, aux applications multiples, et qui n'a pas fini de nous étonner.

Chaque bobine est soigneusement contrôlée avant l'emballage et l'expédition, aux usines Du Pont de Seaford.



L'IPSOPHONE

Un véritable téléphone-robot, qui enregistre les communications et peut même transmettre au correspondant les consignes qu'auraient données l'abonné avant de s'absenter.

Le téléphone est indispensable à l'homme moderne. Depuis 70 ans, sans cesse perfectionné, s'alliant avec la radio, dont il est le compagnon inséparable, il a conquis le monde. On ne peut plus vivre sans lui, à tel point qu'actuellement des milliers de candidats abonnés attendent impatiemment le jour où l'administration pourra satisfaire à leurs demandes.

Le téléphone, avec tous les avantages que lui a apporté l'automatisme, est devenu presque parfait. Il ne lui manquait qu'un cerveau : c'est maintenant chose faite ! L'ipsophone, le téléphone robot a été réalisé en Amérique et en Suisse.

Le principe est très simple et connu depuis fort longtemps : il suffisait, par un dispositif quelconque, d'enregistrer une conversation téléphonique, laquelle pouvait être ensuite reproduite à l'abonné, lorsqu'il rentrait chez lui. Mais les dispositifs étaient, jusqu'à maintenant, si compliqués qu'il n'y fallait pas penser. Il n'y avait que deux manières d'enregistrer la parole : sur cire (système des gramophones) et sur pellicule (système du cinéma parlant). Une troisième façon, beaucoup plus simple, a été inventée il y a quelques années : le magnétophone. Cette méthode consiste à enregistrer la parole sur un ruban métallisé.

Toute onde sonore — et la voix en est une — peut-être facilement transformée en courant électrique. C'est ce qui se produit dans le téléphone ordinaire. Le courant électrique venant du microphone est reçu, convenablement amplifié, par des électro-aimants. Si, entre des électro-aimants, on fait se dérouler un ruban d'acier, celui-ci se trouvera aimanté d'une façon permanente, mais l'intensité de son aimantation sera variable et proportionnelle à l'onde électromagnétique reçue et, par conséquent, aux ondes sonores qui l'ont engendrée. Il suffira de faire se dérouler le ruban (ainsi magnétiquement impressionné) entre deux électrodes, le courant induit, provoqué par l'aimantation du ruban, sera de nouveau amplifié et reproduira exactement, dans le haut parleur ou des écouteurs téléphoniques, les ondes sonores enregistrées.

Pour supprimer l'aimantation du ruban, il suffit de faire passer un courant électrique alternatif dans le ruban, l'appareil sera prêt à enregistrer d'autres communications.

Voici exposé, dans ses grandes lignes, le principe qui est à la base de la réalisation de l'ipsophone. L'appareil comprendra deux parties : d'abord, le récepteur téléphonique ordinaire, avec le cadran d'appel et différents boutons de commande du système « ipsophone », ensuite, dans un coffret séparé, qui pourra être dissimulé, les appareils enregistreurs et amplificateurs, que nous venons de décrire. Cet ensemble pourra se brancher sur n'importe quelle ligne téléphonique ordinaire.

Maintenant, supposons que nous appelions d'un poste quelconque un abonné



possédant un ipsophone. Cet abonné est absent. A la quatrième sonnerie demeurée sans réponse, l'appareil se met en marche automatiquement et nous entendons : « Ici, ipsophone nº ... X... votre communication est enregistrée automatiquement, attention... parlez... ». Nous parlons, et, quand il rentrera, le propriétaire de l'appareil pourra prendre connaissance de notre communication.

Supposons encore que l'abonné soit quelque temps absent et qu'il veuille prendre connaissance des communications qu'on a pu lui adresser : l'ipsophone a aussi prévu ce cas. L'abonné, avant de partir, aura eu soin de former une combinaison de trois chiffres, dont la valeur doit aller en croissant. La combinaison peut être faite au moyen de dix boutons numérotés de 0 à 9. Si, d'un poste d'abonné quelconque, le propriétaire d'un ipsophone appelle son propre numéro, il entend au bout de quatre sonneries, la même formule : « Ici ipsophone nº ... X... votre communication est enregistrée automatiquement, attention... », après ce mot, l'abonné n'a qu'à prononcer deux fois le mot « Allo », il entendra alors au bout de quelques instants la série des dix chiffres se succédant à intervalle de dix secondes. Après chacun des chiffres qu'il aura choisi comme combinaison, l'abonné prononcera deux fois « Allo » et l'appareil répètera toutes les communications qu'il aura reçues précédemment. Si la combinaison n'a pas été formée correctement, l'ipsophone se bloquera automatiquement.

Si le propriétaire de l'ipsophone a enregistré lui-même des consignes et qu'il a transmis à une personne quelconque la combinaison des trois chiffres, cette personne pourra, à tout moment, prendre connaissance des consignes, et même leur faire réponse. La sécurité de la garde du secret des communications est absolue, grâce à la combinaison des trois chiffres.

On peut même, si on le désire, effacer à distance les messages après en avoir pris connaissance. Après avoir transmis les communications, l'appareil laisse, en effet, entendre une « tonalité » ; en prononçant à ce moment le mot « effacez », tous les messages disparaissent sans laisser de trace et l'appareil est de nouveau apte à fonctionner. Ajoutons qu'il peut enregistrer une communication d'une durée maximum d'une demi-heure.

Comme l'on voit, les possibilités de cet appareil sont multiples et destinées à rendre les plus grands services dans le monde moderne. Espérons que, dans quelque temps, l'administration des P.T.T. mettra à notre disposition ce merveilleux robot !



DEUX JOURS

AVEC

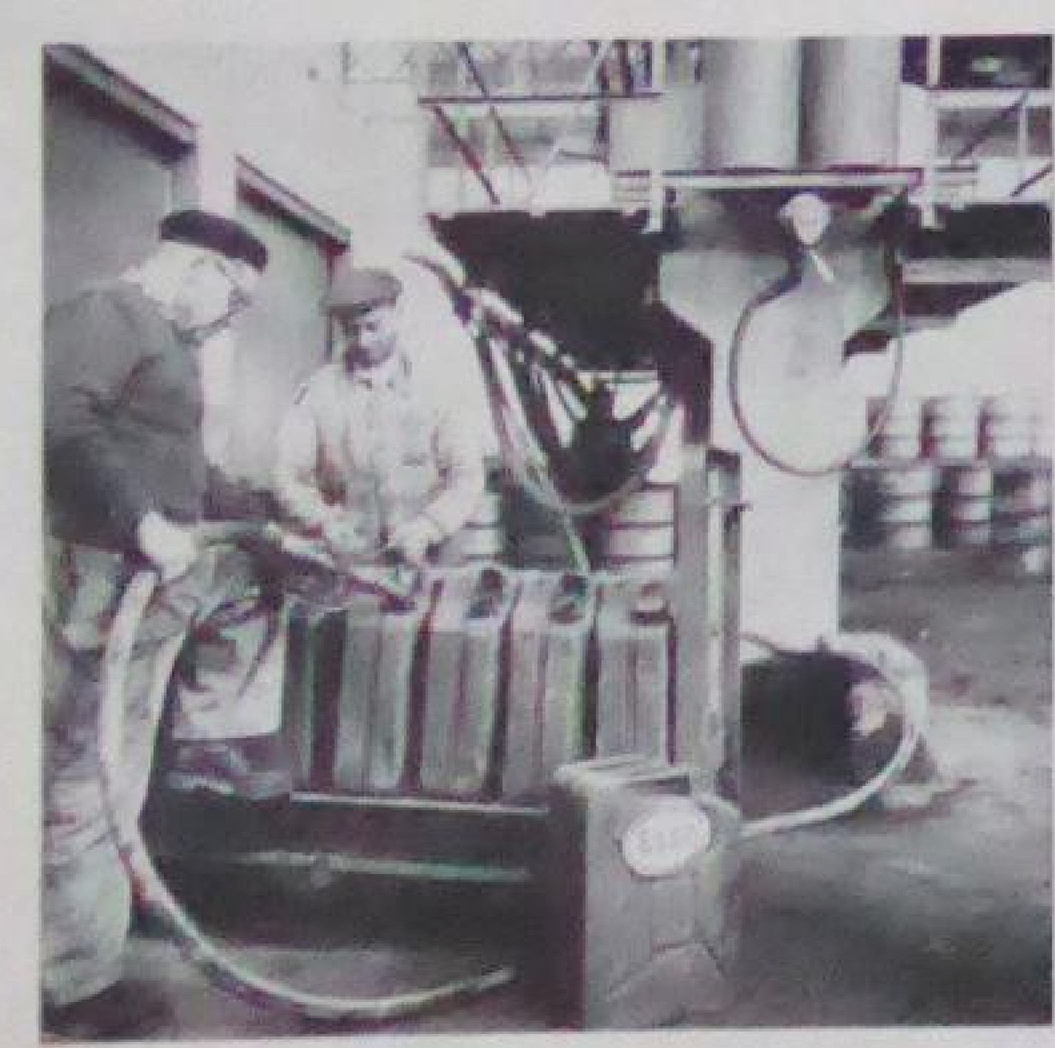
Paul E. Victor

ET LES EXPÉDITIONS POLAIRES FRANÇAISES

Dans son n° 27 de janvier 1950, "ESSO-REVUE" avait consacré un important article aux "EXPÉDITIONS POLAIRES FRANÇAISES" et relaté dans le détail les campagnes successives menées au Groenland en 1948 et 1949 par Paul-Emile VICTOR et son équipe. Nous avons eu la chance de suivre l'embarquement d'une nouvelle expédition, partie de Rouen le 13 avril dernier, dont nous vous présentons aujourd'hui le récit.

C'est au dépôt de Saint-Ouen qu'ont été préparés, sous la direction de M. Meliet, les 3.100 jerricans d'emballage offerts par la Standard Française des Pétroles aux Expéditions Polaires. Sur 120 tonnes de matériel embarquées à Rouen, 60, en effet, représentent des produits pétroliers : 55.000 litres de carburant-aviation, 3.000 litres de pétrole, 100 litres d'alcool 90/95°, 172 litres d'éthylène glycol, 700 litres de méthanol pur dénaturé, sans oublier les huiles et les graisses venues de Grand-Quevilly. Devant ces bataillons de jerricans parfaitement alignés, M. Rouillon, chef adjoint des Expéditions Polaires, et M. Heuberger, aide-physicien, qui nous accompagnaient à Saint-Ouen, imaginaient déjà leur prochain embarquement : « Nous les disposerons dans la cale comme ceci... (gestes horizontaux des bras) entre deux planches, puis comme cela... » Tous deux se sont vivement intéressés aux différentes opérations du remplissage, du verrouillage et du marquage de ces 3.100 jerricans « travaillés » un par un, en dehors du travail journalier, par une équipe de cinq ouvriers. Et ce n'est pas sans émotion que les deux membres de la Mission « couvaient des yeux » ces rangées de jerricans qu'ils retrouveront, un jour prochain, dans les glaces du Groenland. Nous disons bien un jour prochain, car les deux journées qui vont suivre nous trouveront simplement à Fontainebleau, puis à Rouen. A Fontainebleau, M. Faivre, l'un des six mécaniciens de la mission, nous accueille avec un sourire d'une franche cordialité, mais derrière ses fines lunettes, deux petits yeux malicieux suivent, d'un regard amusé, nos appareils photographiques : — « Je ne suis pas photogénique, nous explique-t-il ». Mais il n'est pas nécessaire d'être photogénique pour devenir le maître des « weasels », et, en cette matière, M. Faivre est véritablement un maître. Ces petits tracteurs à chenilles ont été achetés aux « surplus » en mauvais état ; aujourd'hui, ils brillent dans la cour du garage de tout l'éclat de leur couleur orange, et les moteurs « tournent rond ». Ces moteurs, « Studebaker, modèle Champion », d'une puissance fiscale de 16 CV. et d'une consommation de 18 litres aux cent, entraînent une charge utile de 2 t. 8 dans les terrains les plus accidentés et par les températures les

Le remplissage et le verrouillage des jerricans offerts par la S.F.P. aux Expéditions Polaires. — Le convoi des trente camions « Ford » en route vers Rouen. Ils transportent le matériel des Expéditions Polaires et s'échelonnent sur une distance de trois kilomètres. — M. Rouillon nous apparaît sur ce cliché en montagnard et s'explique avec force gestes.









Nous retrouvons nos jerricans suspendus au crochet de la grue qui les dirige vers la cale avant du bateau.

plus basses. M. Faivre connaît ses weasels « par cœur » ; il les a démontés pièce par pièce, remontés, peints et rodés. Ce matin, après leur avoir fait grimper un petit talus, il les dirige sur le plateau des camions qui les emmèneront à Rouen, le lendemain matin. Le rendez-vous de l'ensemble des camions qui transporteront tout le matériel de l'Expédition, à l'exception des carburants dont l'acheminement est assuré par l'Office Général de Transport (O.G.T.), est fixé à 5 heures Porte Maillot. Le départ est prévu pour 6 heures.

DE LA PORTE MAILLOT A ROUEN

Le ciel gris est couvert de gros nuages quand, à 6 heures précises, Paul-Emile Victor donne le signal de départ aux trente « cinq tonnes Ford » rangés le long des trottoirs du boulevard Suchet. Les membres de la Mission ont pris place dans les cabines des camions qui roulent maintenant dans la brume du matin en direction de Rouen. Les dix « motards » de la police de la route, en vêtements de pluie, casques et lunettes, règlent la bonne marche du convoi à travers les villes et les villages encore endormis que nous traversons. Le temps s'éclaircit par instants, mais à Rouen, où nous arrivons vers 11 h. ½, une pluie lourde et violente tombe sur les quartiers de ruines qui entourent la cathédrale, tombe dans les rues tristes et désolées, tombe inlassablement sur le port. Les fumées des remorqueurs montent et se perdent dans la pluie du ciel et, à un rythme continu, des grues gigantesques dirigent, dans leurs filets, des caisses et des caisses de matériel. Au-dessus d'un cargo, une Dyna-Panhard se balance, semblable à un jouet. Les garçons des Expéditions Polaires sont jeunes, robustes, chaussés de grosses chaussures de montagne et couverts de vêtements pratiques : pull-over de ski, chaussettes de laine et, pour la plupart, un petit bonnet complète le treillis américain. Ils ont connu la glace, la neige et le vent, et la pluie de Rouen n'atteint en rien leur splendide moral. Dès l'arrivée, ils sont descendus de leur camion et, valises à la main, sacs au dos, sont allés inspecter les couchettes du bateau et y déposer leurs « bagages ». Ce bâteau norvégien, le « Hillevaag » n'est pas un palace : 35 mètres de longueur hors-tout, d'un tonnage de 603 tonneaux et d'une vitesse moyenne de neuf nœuds, il est toutefois fort bien équipé pour lutter contre la banquise, transporter les trente-sept membres de l'Expédition et leurs 120 tonnes de matériel. L'équipage est sympathique et certains matelots sont, dit-on, particulièrement cultivés, ce qui n'est pas à négliger pour les relations de bord. Le cuisinier jouit d'une excellente réputation et la cuisine sera bonne pendant les quarante jours (approximativement) du voyage. — « C'est toujours ça de pris, me confie le docteur ! ». Au Groenland, après leurs études atmosphériques, géodésiques ou physiques, les jeunes explorateurs, emprisonnés sous cloches à 3.000 mètres d'altitude, auront bien le temps de goûter la nourriture des conserves ! Sur le quai, dans un brouhaha d'appels et de cris, dans le bruit des grues, des câbles et des poulies, Paul-Emile Victor et son équipe se sont transformés en « dockers ». Il n'est plus de cinéastes, de médecins, de foreurs, de géo-physiciens : tous aujourd'hui sont « dockers » et déploient une incroyable énergie. M. Rouillon, qui a quitté l'armée pour les Missions Polaires, est partout et ses compagnons sont unanimes à dire qu'il est rapidement devenu les « deux bras droits » de M. Victor. Suivant les changements de temps, il nous apparaît tour à tour montagnard en bonnet et chaussures de ski, ou pêcheur d'Islande » en chapeau imperméable et pèlerine de pluie. Il s'explique avec force gestes et règle de sa voix sèche, mais amicale, les multiples opérations du déchargement des camions : une caisse est enlevée près de nous, plus loin un « weasel » est descendu de son plateau et,

La descente dans la cale où les jerricans sont rangés debout, puis superposés entre deux planches. — Remarquez l'allure féroce de ce membre de l'Expédition et l'équipement des jeunes explorateurs-dockers !...





dans le même temps, une autre équipe se charge des appareils de précision. Pas une minute n'est perdue, et cet ensemble d'opérations donne l'impression d'une grande coordination des efforts. Les cales du bateau se remplissent et il règne bientôt sur le quai une animation extraordinaire qui ne cessera pas vingt-quatre heures durant, de jour comme de nuit.

OU NOUS RETROUVONS NOS JERRICANS !...

Les jerricans sont arrivés à « bon port » par les soins de l'O.G.T. à qui la S.F.P. avait confié leur transport. Ils sont déchargés des « Willème » quinze tonnes, rangés au sol et déposés dans les filets de la grue qui les dirigent dans la cale avant du « Hillevaag » où ils sont placés debout, les uns à côté des autres, puis superposés en rangées, séparées par des planches. Ils remplissent bientôt toute la couche inférieure des cales avant et arrière. Une grande partie de ces 60 tonnes de carburant qui permettront de pousser plus avant l'œuvre des Missions Polaires, sera débarquée en Islande, puis simplement « dropée » par la suite au Groenland. La caravane n'emménera avec elle que le minimum de matériel à l'intérieur des glaces, environ 20 tonnes toutefois, transportées par les « weasels » et leurs traîneaux, sous la conduite des membres de l'expédition. — « Pour la première fois, un poste de météorologie a fonctionné dans la grande nuit groenlandaise », nous confie M. Rouillon, et M. Victor poursuit la pensée de son adjoint : — « Maintenant que la météo marche, elle ne s'arrêtera plus ! ». Cette nouvelle Expédition renforcera la Station Centrale et relèvera les huit courageux explorateurs qui ont hiverné à 3.000 mètres d'altitude. Les sept « weasels » embarqués vont porter à 17 les véhicules actuellement en circulation sur « l'Eismite », le centre du glacier où flotte, depuis plus d'un an, le drapeau tricolore. Huit hommes, parmi les trente-sept partants, hiverneront à leur tour et ne reviendront qu'à la fin de 1951. Paul-Emile Victor qui, à la date de cette parution aura rejoint en avion « L'Hillevaag » sur les côtes d'Islande, rentrera à Paris dans cinq ou six mois, accompagné des huit premiers français qui ont vécu pendant dix-huit mois les nuits absolues du Grand Nord. Mais, aujourd'hui, M. Victor « supervise » les opérations de l'embarquement. Il est assailli de toutes parts, non seulement par son équipe, mais par les journalistes, les photographes, les curieux et les admirateurs qui lui sollicitent une interview, un gros plan, ou une dédicace. Jamais elle n'est refusée et une grande poignée de mains l'accompagne toujours. Le départ du « Hillevaag » est prévu pour midi « s'il ne se passe rien » et, dans le port, l'animation n'a pas cessé jusqu'à la dernière minute. — « C'est une routine pour moi, me dit M. Victor, un imprévu, si l'on peut dire, prévu le plus possible !... » Et personne, en effet, ne montre le moindre signe d'énervement ; tous les membres de l'Expédition Polaire sont heureux et même profondément heureux de partir ; mais nous pouvons remarquer sur le bateau, ou sur le quai, une jeune femme qu'un enfant tient par la main. Son mari doit hiverner ! Il ne reviendra que dans dix-huit mois ! Depuis quelques heures, le ciel s'est éclairci et le soleil luit maintenant sur le pont lustré du « Hillevaag ». Les sirènes ont retenti nous serrant un peu la gorge d'émotion, l'ancre s'est levée et les jeunes explorateurs, accoudés au bastingage, adressent à leurs amis leurs derniers signes d'adieu !...

G. BROYELLE.

Le « Hillevaag » dont l'hélice s'était rompue à 140 km. de la côte sud-ouest du Groenland (60°15 minutes nord et 49°20 minutes ouest), le 5 mai dernier, a été pris en remorque, après quarante-huit heures d'attente, par un remorqueur danois. D'après un télégramme de Paul-Emile Victor aux Expéditions Polaires Françaises à Paris, cet incident sans gravité ne constitue pas un retard dans le programme de la Mission. Le « Hillevaag », qui stationne au port d'Ivigtut depuis le dimanche 7 mai, sera remplacé par un autre bateau à bord duquel seront chargés les 65 tonnes de matériel restant et les 37 hommes des Expéditions. Toujours d'après ce message, le temps est beau, les conditions de glace favorables et Ivigtut présente toutes les garanties de sécurité.


Paul-Emile Victor se prête à une interview sur le pont du *Hillevaag*. — Départ : les jeunes explorateurs adressent à leurs amis leurs derniers signes d'adieu. — Les quais de Rouen revenus au calme...







SURVEILLANCE

La plupart du temps, le transport des produits pétroliers par pipe-lines n'est pas assuré aux Etats-Unis par les producteurs ou les raffineurs, mais par des compagnies spécialisées. C'est ainsi qu'en Louisiane, l'Interstate Oil Pipe-Line Company se charge de ces transports sur des milliers de kilomètres. L'entretien des pipe-lines nécessite une surveillance constante et, pour résoudre le problème délicat de ce contrôle, l'Interstate Oil Pipe-line Company a tout simplement songé à employer un petit avion de tourisme, dont le pilote, Léon Purdin, est d'ailleurs un Français. A bord de son monomoteur, Léon Purdin, tout le long des lignes de « pipes », patrouille au-dessus des territoires sud des Etats-Unis (Arkansas, Louisiane, Mississippi). Il survole, en quelques heures, des étendues immenses de terrains souvent impraticables à des inspecteurs terrestres : la région des Bayous, en Louisiane, par exemple, où les tuyauteries se trouvent souvent enfouies dans de profonds marécages. Purdin parcourt ainsi des milliers de kilomètres, détectant les fuites grâce aux suintements qui se manifestent de part et d'autre du tracé du pipe-line, et signale aussitôt ces accidents aux équipes de réparations qui se rendent immédiatement sur les lieux. On évite ainsi toutes pertes importantes du précieux liquide. Voici un petit film de son travail quotidien.



D'après une aquarelle de John Worsley (The Lamp).

AÉRIENNE DES PIPE-LINES



1



2



3



4



5



6



7



8

1. Avant de prendre l'envol à l'aérodrome de Harding, près de Bâton Rouge, Léon Purdin, pilote de « l'Interstate Oil Pipe-line Company », vérifie personnellement, en bon « *mécano* », le ravitaillement en carburant et le bon éta de son moteur. **2.** Purdin demande l'autorisation de décoller à la tour de contrôle. Son inspection aérienne l'emmènera au delà du Mississippi, dans le sud de la Louisiane. Parfois, il patrouille dans les régions nord et est, au-dessus des plaines et des coteaux de la Louisiane Centrale. **3.** A travers les monts de Kiamichi, dans l'Oklahoma, le pipe-line, au tracé clairement délimité dans la forêt, est ici facile à suivre. Mais parfois, en terrains plats, il est enfoui dans des zônes recouvertes de marécages. Purdin s'aide alors de repères et se fie à sa connaissance du terrain. **4.** Une équipe d'entretien de « l'Interstate Oil Pipe-line Company » met à jour une partie de la tuyauterie à l'emplacement d'une fuite, observée et signalée par Purdin au cours d'une de ses inspections aériennes. Le travail des « terriens » commence... **5.** Ce tronçon du pipe-line est défectueux... Le pétrole s'est répandu, mais, déjà, l'équipe d'entretien est sur les lieux. Le pétrole est repompé dans le réseau à l'aide d'un système de pompage mobile. Ce travail est très rapidement exécuté. **6.** Le contre-maître Thomas H. Wood examine la section endommagée qui sera remplacée sans délai par une équipe de spécialistes. Grâce à cette méthode, la canalisation est remise en service deux fois plus rapidement que par le passé. **7.** Purdin poursuit son vol. Au-dessus d'une station de pompage qui communique avec lui au moyen de panneaux placés à terre. Purdin laisse tomber des messages lestés qui indiquent aux équipes de réparation la position géographique exacte de l'endroit où se sont produites les fuites. **8.** A la fin de l'inspection aérienne de Léon Purdin, des panneaux indicateurs sont placés au sol pour lui transmettre des messages. Celui-ci indique qu'il devra téléphoner à la station de « l'Interstate Oil Pipe-line Company », dès son atterrissage sur l'aérodrome d'Harding.


le pétrole ET L'INDUSTRIE ALIMENTAIRE

Grâce aux produits dérivés du pétrole,
nous pouvons manger des pommes bien dorées,
boire du lait frais et de la bonne bière,
conserver des œufs pour l'hiver
et élever des poulets qui se plument tout seuls.

Industrie alimentaire et pétrole... voilà un rapprochement pour le moins inattendu. Qui de nous, en prenant son repas, en buvant son café, pense à établir un rapport entre la fraîcheur et la saveur de ses mets et l'intervention de quelque produit dérivé du pétrole ? Au fond, rien n'est plus compréhensible, car les chimistes définissent communément ces produits comme étant « inodores, incolores et sans saveur ». Une telle discrétion ne risque-t-elle pas forcément d'engendrer un oubli quasi total ? Et pourtant, la ménagère, elle, se souvient de l'existence de ces produits lorsque, après avoir préparé ses pots de confiture, elle les recouvre de *paraffine*, ou qu'elle immerge ses œufs dans un bain *d'huile* pour en conserver la fraîcheur. En fait, le pétrole joue un rôle particulièrement important dans l'industrie alimentaire. Sans parler du précieux concours qu'apportent les produits pétroliers à l'agriculture, soit sous forme directe (désherbants, insecticides, etc...) soit sous forme indirecte (carburants, lubrifiants des tracteurs et du matériel agricole), nous pouvons dire que deux dérivés du pétrole, *huile blanche* et *paraffine*, interviennent à presque tous les stades des opérations de préparation et de conservation de l'industrie alimentaire. L'huile blanche sert à la lubrification de certaines machines traitant des produits qui deviendraient impropres à la consommation si leur goût était altéré par des huiles de graissage. C'est pourquoi, les préparateurs de café, les laiteries et les brasseries n'utilisent que de l'huile blanche inodore, « sans goût » pour lubrifier tous leurs appareils de traitement, les buiscuiteries et fabriques de confiserie emploient cette huile, non seulement pour les machines, mais encore pour empêcher que leurs produits n'adhèrent aux moules pendant la cuisson. Outre l'huile blanche, l'industrie alimentaire utilise un second groupe de produits pétroliers, formé par les *cires de paraffine* et servant à cacheter les récipients et à en protéger le contenu, afin que les produits alimentaires arrivent sur la table aussi frais que s'ils avaient été cueillis la veille ou venaient de sortir du four et de l'usine. Dans la seule Amérique du Nord, on utilise chaque année, plus de 80.000 tonnes de paraffine pour recouvrir environ 350.000 tonnes de papier paraffiné, quantité qui serait suffisante pour faire cinq cents fois le tour du monde avec une bande de papier de 30 cm. de large. Au moins 90 % de cette production sont affectés aux industries alimentaires. Par un souci très poussé et très louable de l'hygiène, le pain, les biscottes, les biscuits, les « cereals » pour le petit déjeuner, ne sont livrés, dans certains pays, et entre autres aux Etats-Unis, qu'enveloppés mécaniquement de papier paraffiné. Ces produits sont ainsi vendus aux consommateurs en parfait état de fraîcheur et sans avoir été l'objet d'aucune manipulation. Les emballages paraffinés sont également très utilisés pour la vente du lait et de la crème fraîche. Aux Etats-Unis, où ce mode de livraison a été adopté dès 1911, la ménagère n'a pas à s'embarrasser d'encombrantes bouteilles de lait, ni à prendre la peine de les laver avant de les rendre à son crémier. Elle n'a qu'à choisir sur l'étalage le « carton » de la contenance qu'elle désire, et elle jettera l'emballage vide. En France, cette méthode commençait à se répandre avant-guerre et il est à souhaiter qu'on la reprenne maintenant ; ne soyons pas trop impatients, car nous avons déjà vu revenir sur nos marchés des boites de crème en carton paraffiné... et de la crème pour les remplir. Le beurre, le fromage, les graisses, les salaisons sont également conservés au moyen de papier paraffiné. Lorsque ces mêmes denrées doivent supporter de longs stockages en chambre froide, en cas d'expédition par mer, par exemple, elles sont enveloppées dans une gaze tricotée, précédemment traitée dans un bain de paraffine. Lorsqu'elles voyagent simplement dans des wagons frigorifiques, un revêtement protecteur en papier paraffiné leur assure un degré d'humidité suffisant pour leur conserver un goût agréable. Si nous passons de l'étalage du boulanger, du pâtissier, du crémier, à celui du marchand de fruits et de légumes, nous constaterons que, là aussi, l'utilisation de la paraffine rend de très appréciables services. En effet, appliquée directement sur les fruits, soit par immersion, soit par vaporisation, elle leur conserve tout leur suc et prévient tout dessèchement. La paraffine donne aux fruits cet aspect appétissant de pulpe fraîche et juteuse dû à la haute teneur en composants aqueux, et il est important pour les cultivateurs, les revendeurs et pour les consommateurs que cette pulpe juteuse ne perde rien de ses qualités. Dans quelques installations bien outillées, les oranges, les citrons, les pamplemousses, les cédrats subissent, eux aussi, un traitement de paraffine avant d'être emballés. Les pommes d'exportation sont parfois soumises à ce traitement qui est également appliqué à des légumes verts.

Huiles blanches et paraffine permettent donc de conserver et d'emballer nombre de produits alimentaires, tout en assurant les meilleurs conditions de présentation et d'hygiène, mais leur rôle est plus vaste encore, car elles rendent également possibles des gains de temps qui, en notre époque où nous sommes toujours pressés, sont particulièrement appréciés. Voici, par exemple, comment, dans les élevages modernes, on plume parfaitement les volailles. Après avoir grossièrement plumé les poulets, on les trempe dans un bain de cire de paraffine et, lorsqu'elle est solidifiée (ce que l'on obtient en laissant l'animal à l'air, puis en l'immergeant dans un bain d'eau froide), on enlève avec soin la paraffine. Avec la cire, s'en vont toutes les petites plumes et les duvets généralement si difficiles à enlever. Grâce à ce moyen, on peut plumer les volailles très rapidement, et ce, de façon parfaite. Quant aux fruits, il est possible d'activer considérablement leur maturité grâce aussi au pétrole. Il y avait longtemps que l'on avait remarqué que les fruits, cueillis avant maturité, finissaient de mûrir plus rapidement dans une enceinte chauffée par un poêle à pétrole. Cependant, il fallut attendre 1923 pour en découvrir la raison : le pétrole, en brûlant, dégage de légères émanations de gaz éthylique, qui constitue l'agent actif dans ce procédé de forçage. L'éthylène est maintenant extrait du pétrole, conditionné en bouteilles et utilisé pour hâter la maturation des fruits. Les tomates, les céleris, les ananas, peuvent subir ce traitement. D'autres produits du pétrole, des *solvants* sont largement utilisés pour l'extraction des huiles végétales. Nous reviendrons d'ailleurs sur ce sujet dans un prochain numéro. Ces quelques exemples, que nous venons de choisir parmi bien d'autres, permettront d'apprécier le rôle, discret peut-être, mais particulièrement important que jouent les produits dérivés du pétrole dans la préparation et la conservation des produits alimentaires qui viennent chaque jour garnir notre table. Si, comme nous l'espérons, nous avons mis votre curiosité en éveil, pourquoi n'essaieriez-vous pas de compléter la liste, que nous avons voulue incomplète, des applications de paraffine ou d'huile blanche, aux produits que vous trouvez dans votre cuisine ou dans votre salle à manger ? Il y aurait assurément bien des « articles » à porter sur une telle liste, à commencer par le chewing-gum et par le bouchon de champagne entouré de paraffine...


CRÈME
FRAICHE
CRÈME FRA

L'ESSO LANGUEDOC

un nouveau pétrolier français



Un nouveau bateau citerne de haute mer, l'*Esso-Languedoc*, est venu s'ajouter à la flotte de la S.F.P. Cette unité est l'un des trois navires achetés par notre Société à la Panama Transport Company. Pour les amateurs de technique, et pour les marins, indiquons qu'il s'agit là d'un « sister-ship » de l'*Esso-Provence*, dont nos lecteurs ont déjà trouvé la description dans le nº 25, novembre 1949, de l'*Esso-Revue*. Rappelons brièvement que ce type de tanker est long de 165 m. et peut porter en lourd 18.250 tonnes de produits pétroliers. Il a été lancé en 1933 à Monfalcone.

Le 15 avril, dans le port du Havre, le « Orville Harden », la proue symboliquement tournée vers le large, est devenu l'*Esso Languedoc* ; Mrs Cronham, femme de M. E.-H. Cronham qui représentait l'Esso Shipping Cº et la Panama Transport Cº, était la marraine de ce nouveau baptême. Un peu émue, mais souriante, elle brisa à l'avant du navire la traditionnelle bouteille de champagne et on hissa le pavillon français sur l'ordre du Commandant Jean (autrefois second capitaine de l'*Esso-Bretagne*) qui prend le commandement de l'*Esso-Languedoc* avec, pour



Mrs E.-H. Cronham, souriante marraine, s'apprête à casser à la proue du navire une bouteille de champagne cravatée aux couleurs françaises.

chef mécanicien, M. Le Borgne. A la cérémonie assistaient MM. Quemeneur, représentant le Secrétariat Général de la Marine Marchande, Mantel, Directeur de l'Inscription Maritime, Quebriac, Administrateur de l'Inscription Maritime, et Huby, Inspecteur de la Navigation, et Mrs V. Dingle, femme de M. Dingle, Ingénieur de l'Esso Shipping Cº pour l'Europe, qui, à son grand regret, n'avait pu venir de Londres assister au baptême.

Reçues par MM. A. Molle, L. Bailliat, C.-E. Van der Burgh et P. Ducrest, ces personnalités visitèrent le navire sous la conduite de M. Duval, Chef du Département Navigation, et de ses collaborateurs, MM. Bedard et Berthe. Au déjeuner qui suivit, assistaient également MM. Lerat, Commandant, et Tosser, chef mécanicien de l'*Esso-France* ; Guillosson, Commandant, et Desmenil, chef mécanicien de l'*Esso-Bretagne*. Ces deux bateaux se trouvaient, en effet, dans le port du Havre, l'un en carénage, l'autre en déchargement, et l'on eût dit qu'ils étaient là pour souhaiter, à titre d'anciens, la bienvenue à l'*Esso-Languedoc*, à l'heure où il prenait rang parmi la flotte de la S.F.P.

C'est le 21 avril que le nouveau tanker a entrepris, pour le compte de notre Société, son premier voyage au Moyen-Orient.



De gauche à droite : Commandant Jean, M. C.-E. Van der Burgh, Mrs E.-H. Cronham, M. A. Molle, M. Le Borgne, M. Bédard (de dos).

NOUVELLES BRÈVES

GRAVENCHON

Une conférence de M. André SIEGFRIED

Sur l'invitation de l'Association des Parents d'Elèves du Collège de Lillebonne, M. André Siegfried vint, le 10 mars 1950, faire à la Salle des Fêtes de la Cité une intéressante conférence sur « Le visage nouveau du monde après deux guerres mondiales ». Après avoir dressé un tableau



de la situation à la fin du siècle dernier, caractérisé par la prédominance politique et économique de l'Europe, en même temps que par la stabilité de la monnaie, la liberté des échanges, la lenteur des moyens de transports, mais l'absence de toutes formalités pour passer d'un pays à un autre et, par conséquent, la possibilité de grands mouvements d'émigration, M. Siegfried a fait le bilan des cinquante premières années de notre siècle. Pour le conférencier, notre siècle n'a inventé qu'un vice : la vitesse. Elle s'accompagne d'un encombrement des moyens de transport et d'une multiplicité de formalités avant tout départ en pays étranger : visas, changes règlementés, vaccins, etc... Un voyage est devenu une opération administrative et diplomatique. L'étalon des mesures et valeurs a complètement changé. Le monde est cloisonné par une serrurerie financière et monétaire dont l'Etat tient la clé. A cet Etat, les individus ont tendance à tout demander, si bien que l'esprit d'initiative, qui avait fait la richesse du siècle dernier, cède le pas à la routine administrative. Nous vivons en un temps où l'intérêt tient moins de place que la passion, plus dangereuse que lui. Malgré ses immenses progrès techniques, notre siècle, a conclu M. Siegfried, a fait plus de mal que de bien : il a encore cinquante ans pour se racheter.

Nous tenons à féliciter et à encourager le Président de l'Association auquel nous devons l'heureuse initiative de l'organisation de cette série de conférences.

C. A.

MÉDAILLE MILITAIRE

Un décret du 4 mars 1950 paru au *Journal Officiel* le 8 du même mois attribue la Médaille Militaire à notre collaborateur, M. Hervé de Lacger Camplong, chef de groupe caisse division sud-est. M. de Lacger reçoit cette distinction en raison des blessures qu'il a subies à Teteghem (Nord), en 1940, alors qu'il était sergent au 143e régiment d'Infanterie. Cette décoration comporte également l'attribution de la Croix de Guerre avec Palme.

DISTINCTIONS A PORT-JEROME

Nous relevons au *Journal Officiel* l'attribution de la médaille de bronze de la famille française à :

Mme Gaston Daize, épouse de M. Daize, payeur (5 enfants) ;

Mme Auguste Lefrançois, épouse de M. Lefrançois, aide-chargeur au port (6 enfants) ;

Mme Roland Saunier, épouse de M. Saunier, opérateur de fabrication (5 enfants).

M. Raymond Pigne, contremaître au Département Entretien, a été nommé Chevalier dans l'ordre du mérite social. Cette distinction est la juste récompense du dévouement dont il a toujours fait preuve vis-à-vis des mutilés, combattants et des mobilisés du canton de Bolbec, en sa qualité de Président de leur association.

PRODUCTION FRANÇAISE

Dès le mois de septembre dernier, la Société Nationale des Pétroles d'Aquitaine (S.N.P.A.) avait effectué d'importants travaux de prospection géophysique dans le département des Basses-Pyrénées. Ceux-ci avaient laissé présumer l'existence d'un gisement de pétrole s'étendant sur une longueur de 8 km. et une largeur de 4, et couvrant un périmètre dont le village de Lacq, situé sur la route Orthez-Pau, formait le centre.

Les foreurs se mirent au travail sur le tracé déterminé par les géophysiciens et, le 21 décembre, une première sonde opérant aux alentours immédiats du village de Lacq rencontra le pétrole à 695 mètres de profondeur. Mis aussitôt en exploitation, ce puits a fourni depuis le début de l'année d'abord 10 m³, ensuite 17 m³ par jour.

Un deuxième forage, effectué à 500 mètres du premier, a rencontré, le 20 avril, c'est-à-dire 4 mois plus tard, le même gisement à 618 mètres de profondeur. Au cours des premières journées, les essais d'exploitation ont révélé un débit considérablement plus important que celui du puits nº 1, mais qui ne peut être déterminé valablement tant que les essais ne sont pas terminés.

Voici une déclaration de M. Blanchard, Président de la S.N.P.A. :

« Certes, le débit du nouveau puits est important, mais il ne saurait « être comparé à ceux des puits américains ou du Moyen-Orient qui, « parfois, dépassent 1.000 tonnes par jour. Il est donc exagéré d'assi- « miler Lacq à un Bakou ou à un Texas pyrénéen. Néanmoins, si « l'on veut faire une comparaison, ce débit est très important : en « Amérique, des débits même moins forts que celui enregistré au puits « nº 1, soit 17 m3 par jour, sont parfaitement rentables donc, à plus « forte raison, celui du puits nº 2 ».

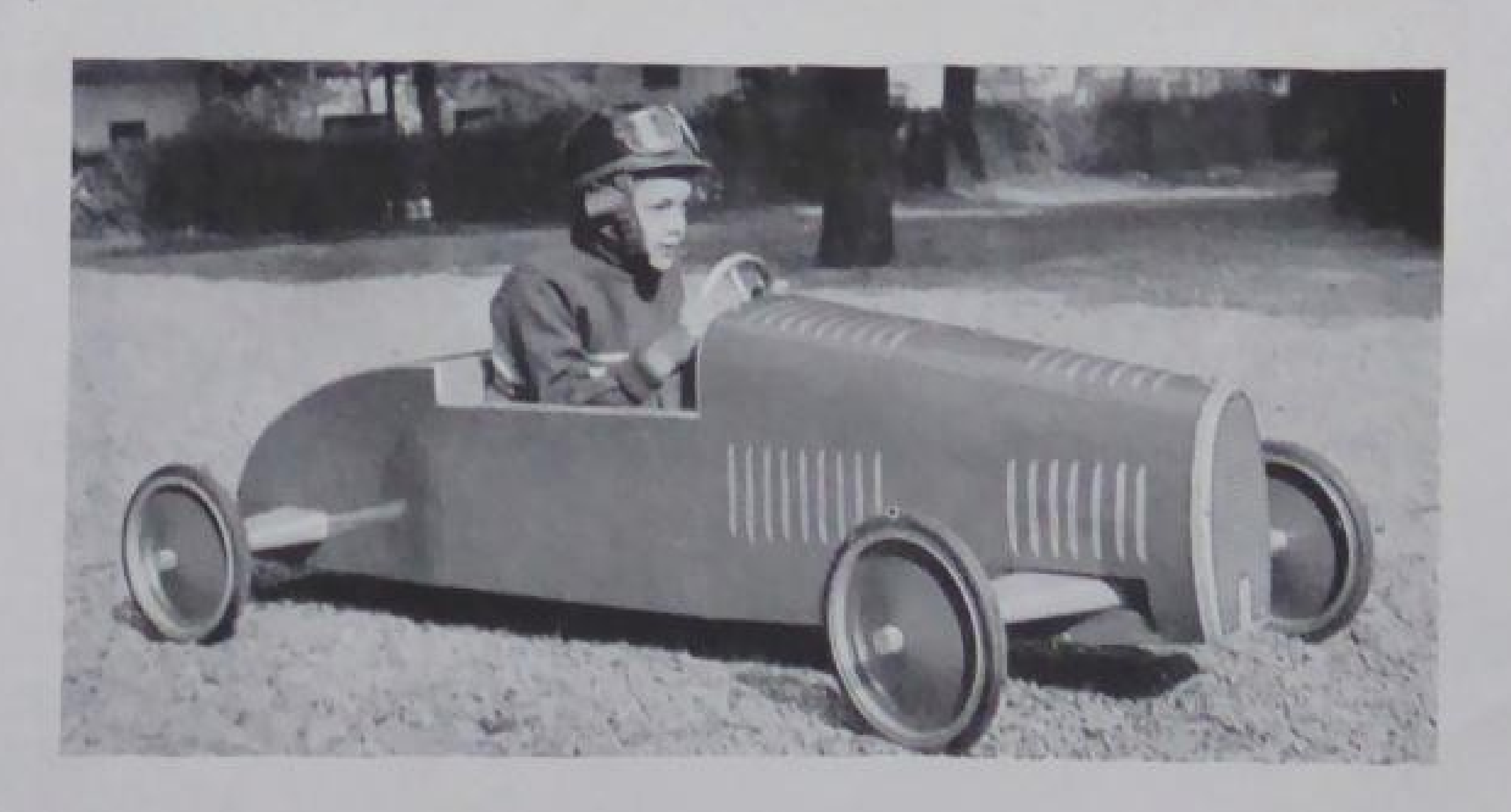
« D'autres sondages par la suite viendront dire si le gisement s'étend « au-delà du périmètre de 25 hectares délimité à l'origine ».

LE DERBY DES CAISSES A SAVON

Dans son numéro 26 de décembre dernier, la rédaction de l'*Esso-Revue* se mettait à la disposition des enfants du personnel de notre Société pour les renseigner sur tous les points qui concernent le règlement du Derby Automobile des moins de quinze ans. Les éliminatoires se déroulent dans toute la France et groupent de nombreux concurrents qui ont échappé depuis plusieurs mois à l'envoûtement des jeux de billes, des journaux illustrés, des cow-boys et gangsters du cinéma ! ! Ils se sont penchés sur le plan de construction de leur voiture, conseillés par les plus grands constructeurs qui ont dévoilé pour eux les secrets de la fabrication, du montage ; travail délicat, car ces « autos de course », sans moteur, ni moyen de propulsion, atteignent le 35 et 40 à l'heure, en roulant sur des pistes déclives. Un soin particulier doit donc être apporté à la construction des freins, de la direction : les organes principaux. Interdiction absolue, toutefois, de se faire prêter main-forte par les aînés ! Leur aide doit se limiter aux conseils, appréciations, mais, jamais, ils ne doivent prendre les outils !... Le jeune coureur doit construire sa voiture seul ! Sinon, gare au Jury ! Il est composé de techniciens de l'automobile qui se chargent de déceler rapidement les infractions au règlement.

En Amérique, l'ensemble des éliminatoires s'est déroulé devant quatre millions de spectateurs ! La finale, disputée sur le terrain d'aviation d'Akron, connaît le même succès populaire que les grands prix automobile d'Indianapolis. Le vainqueur du dernier Derby, Donnie Strub, a quatorze ans ; sa voiture lui a coûté trois dollars cinquante cents (soit 1.225 fr. environ) et sa victoire lui a rapporté un voyage circulaire autour des Etats-Unis, une bourse de quatre ans dans une Université de son choix et de nombreux honneurs... Sur le terrain, les concurrents sont placés trois par trois sur une route en ligne droite, dont la déclivité varie de 16 à 6 pour cent. Un dispositif électromagnétique permet de lâcher simultanément les trois petites voitures qui dévallent la pente à une allure dépassant parfois 45 km. heure. Les enfants font alors preuve de leur sang-froid et de leur habileté pour éviter toute collision et conduire au mieux leur voiture ; le meilleur temps réalisé sur le parcours de 350 mètres désigne le vainqueur de l'éliminatoire qui aura encore à défendre sa chance au cours des finales. Le Derby des Caisses à savon, organisé en France par le Comité d'encouragement aux Sports, avec différents concours dont celui de la Régie Renault, et de l'Agence Havas, est doté de cinq millions de prix divers ; le vainqueur des vainqueurs recevra 500.000 fr. de récompense et une 4 CV Renault « grandeur » réelle, munie d'un moteur ! !... Mais après combien d'efforts et de difficultés ! !... Car le Derby des moins de quinze ans n'est pas, comme nous pourrions le croire, un jeu d'enfants !

N. B. — Selon les dernières informations, nous apprenons que le « Derby » remporte actuellement un très vif succès dans toutes les villes de France où se déroulent les éliminatoires. Cette épreuve, dont l'intérêt est chaque jour souligné par la Presse et la Radiodiffusion française, prend de plus en plus un caractère de manifestation nationale réservée à la jeunesse ; sous la décision du Comité d'Ile-de-France, les engagements ont été acceptés jusqu'au 15 mai et les éliminatoires de la zone parisienne n'auront lieu qu'à partir du 2 juillet. La finale se courra le 9 du même mois à Paris. Dans toutes les écoles, les cours complémentaires, les centres d'apprentissage, il n'est plus question maintenant que du « Derby », dont le vainqueur, gagnera plus d'un demi-million de francs, c'est-à-dire autant qu'un champion remportant le Grand Prix de l'Automobile Club de France.



CHARENTON

Station-Service à roulettes !

Ce n'est pas une histoire de fous, et il ne s'agit pas là d'une station-service nomade, ni de l'apparition sur les routes d'un « Esso-Circus » ! En réalité, les nombreuses difficultés soulevées par les servitudes de l'Urbanisme ont empêché, jusqu'à ce jour, M. Pinault de mettre à exécution son projet de station-service. Convaincu néanmoins de l'excellence de nos principes en matière de Service, notre client a aménagé en boutique, avec salle d'attente, lavabos et bureau, cette remorque qu'il rentre tous les soirs dans son garage, où est installé le graissage. L'amusante initiative de M. Pinault témoigne d'une ferme volonté de persévérer. Nous sommes certains qu'il arrivera à brève échéance, avec un plein succès, à la réalisation définitive de ses projets.



ST-OUEN

Un training de chauffeurs pose un problème à St-Ouen. Il ne saurait être question, en effet, d'arrêter même 24 heures l'activité de cet important Dépôt, aussi, est-ce sur quatre lundis du mois de Mars que se sont échelonnées les séances pleines d'intérêt pour les champions du volant, qui, d'habitude, à longueur de journées, sillonnent Paris de leurs rutilants mais imposants véhicules. Au cours de ces réunions, on a parlé métier en connaisseurs, de part et d'autre, pour le plus grand profit de tous. Bien sûr, on a déjeuné aussi, dans une ambiance toute de cordialité et de franchise. Conclusion : une belle équipe autour du chef sympatique entre tous qu'est notre ami Meliet.

NOUVELLES DE LA D.N.O.

Les chefs de région réunis en un dîner amical au siège de la D.N.O. après deux jours de stage gardent encore sur leur visage quelque reflet du sérieux des questions qui viennent d'être débattues. Mais rassurez-vous, on n'en est encore qu'aux hors d'œuvre... et l'heure des bonnes histoires et de la détente ne tardera pas ! *(Ci-contre, en haut.)*



GRAND-QUEVILLY

Dans de nombreux établissements de la Société, les Comités d'Etablissements viennent d'être renouvelés. Voici celui de Grand-Quevilly, qui comprend d'ailleurs, autour de Monsieur Douy, directeur de l'Usine, la majeure partie de l'ancien Comité.



LES INSIGNES POUR LONGS SERVICES

Reprenant une tradition interrompue par la guerre, la S.F.P. vient de distribuer, comme chacun le sait, les insignes pour 10, 20, 30 (et bientôt 40 ans) de service. La remise de ces insignes a donné lieu à de cordiales manifestations de sympathie, dont voici quelques échos.



LE PHOTOGRAPHE PHOTOGRAPHIÉ !

Le 17 mars 1950, dans le bureau de M. R. de Billy, Direction des Relations Extérieures, voici, ci-contre, de gauche à droite, Mme Gounod, M. R. Bezault et Mme Valentie, sablant joyeusement le champagne à l'occasion de la remise par leur directeur, de leur insigne de vingt ans de service.

NOUVELLES DE LA D.N.O.

La D.N.O. fête un millénaire !!

Plus de mille années de bons et loyaux services justifiaient bien cette réunion, empreinte de la plus parfaite cordialité, au cours de laquelle M. Jayet, Directeur de la division, remettait dernièrement les insignes de 20 et 30 ans à 47 employés du siège de la D.N.O., et l'élément féminin, gracieusement représenté, se voyait attribuer 15 broches, dont 3 ornées de 2 brillants. Dans une brève improvisation très applaudie, M. Jayet fit comprendre aux jeunes combien l'attachement des anciens à la Société était justifié, et souligna les garanties d'avenir qui leur étaient

réservées. Puis, dans le joyeux tintement de verres entrechoqués, souvenirs et anecdotes s'échangèrent gaiement. Pour nous faire apprécier sans doute combien les jeunes étaient unis aux anciens et leur attachement, déjà solide à la Société, M. Delaître, un benjamin de quatre ans, récita avec autant d'assurance que d'à-propos le poème ci-dessous, de sa composition :

I

Aujourd'hui, mes amis, c'est fête,
Et le champagne coule à flots ;
Qu'importe s'il monte à la tête,
En ce jour, que tout soit plus beau !
Buvez, l'ivresse est salutaire,
Et chantez tous, le cœur content
Puisque c'est votre anniversaire !
Aujourd'hui vous avez vingt ans !

II

Depuis vingt années, sans relâche,
Jour après jour, mois après mois,
Vous avez rempli votre tâche,
Pourtant ingrate quelquefois,
Vingt ans dans la même entreprise,
C'est long, et c'est si court pourtant !
Malgré les rides et tempes grises,
Aujourd'hui vous avez vingt ans

III

Au bon temps de l'Economique,
Voilà de cela bien des ans,
Soldats obscurs et héroïques
Vous étiez déjà là, présents !
Et, parfois, penchés sur vos livres,
Vous songez à ce bon vieux temps,
Au temps où il faisait bon vivre,
Car vous aviez alors vingt ans !

IV

Qu'importent les années cruelles,
Vous conserverez en vainqueur,
Tous, une jeunesse éternelle,
Car c'est la jeunesse du cœur !
Je vous reverrai, toujours dignes,
Toujours alertes et bien portants,
Quand j'aurai aussi mon insigne,
Et vous aurez toujours vingt ans !

Si vous aimez les statistiques, vous pouvez ajouter aux 47, déjà cités, les 52 plus de 10 ans, qui ont reçu leur insigne à fin décembre, et vous aurez largement dépassé la moitié de l'effectif du siège de la D.N.O. Vous voyez bien que les jeunes ont toutes les raisons d'espérer !

NOUVELLES DE LA D.S.O.

On s'étonnait un peu à Bordeaux, depuis quelques semaines, de voir aux vestons des visiteurs de Paris les nouveaux insignes dont on avait bien entendu parler, dont on savait que la distribution était officiellement reprise, mais qui mettaient, en vérité, bien longtemps pour arriver jusqu'en sud-ouest ! ! Aussi, l'annonce de la remise des insignes pour le lundi 27 mars au personnel du siège de la D.S.O. fut-elle accueillie avec un réel plaisir et ce contentement qu'occasionne tout ce dont on peut



dire « Eh bien vrai ! On l'a assez attendu ! ». Naturellement tout le monde, jeunes et anciens, était convié et, bien sage, écouta l'allocution de M. Goirand. Ainsi que le fit remarquer notre Directeur de division, cette réunion était la fête des bons et loyaux serviteurs qui, après avoir été à la peine, étaient pour cela honorés devant tous leurs camarades, par notre Société reconnaissante de leur confiance, leur assiduité, leurs efforts. Au cours de son allocution, autant destinée aux jeunes, engagés à l'occasion de la reconstitution de la D.S.O. en 1946, qu'aux anciens dont quelques-uns, en plus des deux guerres ont, à leur actif, un nombre important de déménagements, de centralisations et de décentralisations, M. Goirand mit également l'accent sur l'importance attachée par notre Société à l'ancienneté d'une fraction importante de son personnel : les méthodes changent, les circonstances évoluent, les zones commerciales sont remaniées, toutes ces modifications sont absorbées sans heurt, sans à-coup, si d'anciens employés et ouvriers sont là pour diriger les opérations de détail et y adapter rapidement leur parfaite connaissance des structures fondamentales de l'organisation de notre Société. Les déformations professionnelles ne sont pas un mythe ! Aussi, quelques statistiques avaient été établies... 102 personnes étaient réunies dans le hall du siège de la D.S O. ; 49 d'entr'elles représentaient un total de 149 années d'ancienneté, soit 3 années en moyenne pour chacune d'elles, tandis que les 53 médaillés, avec leurs 1.091 années de service, avaient, en moyenne, chacun sur leurs épaules, plus de 20 années d'ancienneté. La vedette revint à M. Maurice Simonet, standardiste-téléphoniste, qui, depuis son entrée chez Fenaille et Despeaux, totalise 43 années de vie professionnelle au service de la Standard, et ne s'en tiendra pas là ! Les concurrents au bouton de 50 ans n'ont qu'à bien se tenir ! Un petit souvenir lui fut remis en attendant que les dispositions soient prises pour la remise des insignes de 40 ans. Tour à tour, ensuite, les trentenaires représentés par MM. Paillaud et Delbonnel, du Département Bedford, totalisant ensemble 67 années de service, et par M. Boudet, adjoint exploitation de la D.S.O. qui, depuis son entrée chez Fenaille et Despaux, a travaillé 30 années dans à peu près tous les dépôts, entrepôts et usines de la Standard ; puis, ensuite, les médaillés de 20 et 10 ans reçurent leur insigne, accompagné, pour les dames, de quelques fleurs et, pour tous, d'un mot aimable et des remerciements du patron. Bien des anciens ne se séparèrent qu'avec regret et assez longtemps après la fin de la réunion officielle : presque toutes les Sociétés fusionnées ou absorbées étaient représentées, et les échanges de souvenirs allaient leur train !

Quelques jours après, à Bègles, le 31 mars, dans la même atmosphère cordiale des vieux souvenirs remués, 28 anciens recevaient leur insigne. Bègles est bien connu pour être l'un des vieux foyers Standard et, pour affirmer l'exactitude de cette croyance, chacun des médaillés représen-



tait, en moyenne, près de 23 années d'ancienneté. Là, ce fut au tour d'une dame d'être à l'honneur, et Mme Claverie, pour ses 40 années de service, reçut, en attendant son insigne, une jolie lampe de chevet et, bien sûr, un beau bouquet. Les trentenaires étaient quatre : quatre pour 131 années d'ancienneté, acquises entièrement, pour trois d'entr'eux, à Bègles, depuis leur engagement chez Fenaille et Despeaux : MM. Lebouchard, Brun et Tourenne, et pour M. Lagrange, acquises également à Bordeaux depuis son entrée au service de Bedford C°. En somme, voilà 131 années d'amitié ! ! Enfin, la remise de son insigne de 10 ans, à M. Laporte, dont c'était, à plus de 60 ans, et après 16 années de service, le jour de sa mise à la retraite, fut accompagnée du cadeau que ses camarades avaient tenu à lui offrir à cette occasion. Tard dans la soirée, autour des comptoirs voisins, il était encore question d'extraordinaires pêches au goujon, ou de mémorables parties de boules...

M. R.

NOUVELLES DE LA D.N.E.

6.178 années d'ancienneté !

C'est le chiffre impressionnant des années de présence à notre Société totalisées par l'ensemble du personnel de la division nord-est, chiffre qu'il nous a paru intéressant de connaître au moment où notre Société a repris, à la satisfaction de tous, la remise de ses insignes de service. Le siège de notre division comprend le coquet total de 83 bénéficiaires. Un apéritif d'honneur eut lieu dans la salle du restaurant de l'immeuble, le samedi 18 mars 1950, apéritif avant lequel M. H. Laffaille, directeur de la division, rappela les noms des 37 personnes qui avaient déjà reçu, il y a quelque temps, leur insigne de 10 ans, et remit ensuite personnellement 41 insignes de 20 ans, et 4 de 30 ans, celui de 40 ans, du doyen M. G. Usson, devant lui être remis par notre Président Directeur Général. M. H. Laffaille, qui a débuté à l'Economique, il y a plus d'un quart de siècle, n'eut aucune peine de ce fait à trouver les mots qu'il fallait pour souligner le côté émouvant de cette réunion placée sous le signe de la fidélité à notre Société et, malgré la gaieté générale, plus d'un bénéficiaire, se souvenant de la date lointaine de ses débuts, ressentit une émotion teintée de mélancolie, qui fut d'ailleurs fort heureusement effacée au moment où les coupes s'entrechoquèrent. Soulignons, comme le montre une des photos prises, que les 17 dames, qui étaient bénéficiaires d'un insigne, reçurent, en plus d'une boutonnière de fleurs, un hommage particulier de M. H. Laffaille, et mentionnons, pour terminer, que la remise des insignes au personnel de province s'effectue par les soins des chefs de régions, à l'occasion de leur passage dans les secteurs, ou de réunions de training, que nous aurons l'occasion d'évoquer ultérieurement.



NOMINATIONS PROMOTIONS

DIRECTION INDUSTRIELLE

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

M. Michel Chaumet vient d'être classé Ingénieur - Chimiste au Département Recherches et Développements. Il était entré à notre Société le 1er juin 1949 en qualité de Chimiste au Laboratoire de Recherches.

DIRECTION COMMERCIALE

DIVISION NORD-OUEST

M. Marcel Hary vient d'être nommé Adjoint Exploitation et Productivité à la Division Nord-Ouest. Ingénieur des Arts et Métiers M. Hary est entré à l'Economique en 1933. Nommé Inspecteur des Postes de Distribution de la Région de Bordeaux il passe ensuite au Service Ventes Exploitation jusqu'à la guerre. Nommé à sa démobilisation Chef du Service Exploitation Usines de la Division Nord, il est promu en 1945 Chef du Service Stockage et Distribution. Enfin, au 1er janvier 1949 il est nommé Assistant de M. H. Vergez, Adjoint « Cost and Operations » du Directeur Commercial. Au titre de ses fonctions il eut l'occasion de faire de nombreuses conférences au cours de trainings portant sur les grands principes du « Cost ».

DIVISION SUD-OUEST

M. Georges Jacq vient d'être nommé Chef du Dépôt de Bègles. Il était entré à l'Economique en 1929 en qualité de comptable. Il est nommé successivement caissier, secrétaire de Région puis chef de Secteur dans différents Dépôts jusqu'à sa mobilisation. Repris au Pool des Carburants en 1945, il est réintégré dans notre Société en 1948 en qualité de vendeur à la Région de Bordeaux.

M. Paul Mazeau vient d'être titularisé dans les fonctions de préposé d'E.S.S. à Limoges qu'il occupait depuis le 1er décembre 1949. Il était entré à la Société en 1939 en qualité de chauffeur jusqu'à sa mobilisation. Réintégré dans ces mêmes fonctions en 1945 il avait été nommé par la suite magasinier.

DIRECTION RELATIONS SOCIALES

M. Yvon Durandy, précédemment à la Direction Juridique, vient d'être nommé Chef du Service Sécurité sociale au Département Retraites et Sécurité sociale. Il était entré à la Société en 1937 au Service des Accidents, poste qu'il a tenu jusqu'à sa mobilisation. En 1940, il est nommé Représentant du Département Assurances et Chef du Service Accidents en zone libre, poste qu'il occupe jusqu'en 1943. Mis en disponibilité sur sa demande à cette date, il est réintégré en 1945 au Département des Assurances en qualité de Chef du service Accidents.

GRATIFICATIONS

pour longs services

Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaboratrices et collaborateurs, dont les noms suivent, qui ont atteint 35, 30 et 25 années de service à notre Société :

DIRECTION COMMERCIALE

35 ANS

Mme Yvonne Pinon, du Département Bedford.

30 ANS

M. Victor Chaulet, usine de Marseille.
M. Jean Plante, du Département Bedford.

25 ANS

Mme Rachel Roget, secrétariat direction de la division nord-est.

DIRECTION GÉNÉRALE

30 ANS

M. Marcel Kettel, Directeur, adjoint au Directeur Général.

DIRECTION INDUSTRIELLE

30 ANS

M. André Coindre, Département Entretien de la Raffinerie de Port-Jérôme.
M. René Hauchard, Direction Raffinerie de la Mailleraye.
M. Albert Kemps, Raffinerie de la Mailleraye.
M. Paul Leroy, Raffinerie de la Mailleraye.
M. Raymond Longuet, Raffinerie de Port-Jérôme.
M. Jules Rouas, Raffinerie de la Mailleraye.

PÉTROLE

ET LITTÉRATURE

Voici une nouvelle rubrique, dont le succès dépend de vous, chers lecteurs. En effet, il nous a paru amusant de rechercher dans la littérature les passages « Pétrole ». Pour vous encourager, en voici aujourd'hui deux, trouvés au hasard de la lecture. A vous, maintenant, de nous signaler ceux que vous pourrez rencontrer.

James-Olivier Curwood, romancier américain, né à Owosso (Michigan) 1878-1927, est le chantre des forêts du Grand Nord et des hommes qui y vivaient voici un demi-siècle. Ses livres, à côté de ceux de Jack London, de Mayne Reid, ont leur place dans la bibliothèque des jeunes gens, à qui ils donneront le goût du courage, du risque et de la droiture.

Extrait de « La Forêt en Flammes », traduction de Louis Postif (Hachette), voici un passage où un agent de la Police Montée Canadienne, Carrigan, découvre une curieuse utilisation des gaz naturels de pétrole, dans le Mackenzie.

« ... Quand la pirogue eut suivi, sans ralentir, cette courbe du rivage, ils aperçurent devant eux une longue avenue d'eau toute droite et bien calme. Et, très loin en aval, Carrigan aperçut le reflet de nombreux feux.

La forêt s'était écartée de la rivière, laissant à sa place une toundra hétéroclite de rochers et de schistes, avec un large ruban de sable noir au long du cours d'eau. Carrigan comprit qu'il se trouvait devant un de ces soulèvements de sables asphaltiques si communs dans le Nord, commencement de ce trésor souterrain qui fera un jour, de ce bout de l'Amérique, l'Eldorado du monde.

. . . .

... Et tout cela, c'était la brigade Boulain, chantant à cette heure de la nuit où auraient dû dormir des hommes qui comptaient se lever avec le soleil. Carrigan regardait devant lui. D'ici peu, son odyssée prendrait une nouvelle tournure. Quelque fait se produirait sûrement dès qu'ils seraient à terre. L'éclat particulier des feux l'avait intrigué. Maintenant, il commençait à deviner. Les hommes de Marie-Anne Boulain, campés au bord des sables asphaltiques, avaient allumé un certain nombre de jets de gaz naturels qui sortaient du sol. Maintes fois, déjà, il avait vu briller des feux pareils en amont ou en aval sur les Trois Rivières. Lui-même en avait allumé pour faire cuire son repas et s'était amusé ensuite à les éteindre avec des seaux d'eau. Mais, jamais, il n'avait rien vu de pareil au spectacle qui se déployait à présent sous ses yeux. Il compta sept de ces foyers sur une surface de vingt acres, langues de feu jaunâtre qui jaillissaient comme des torches géantes jusqu'à cinq mètres de hauteur. Et dans les intervalles, il ne tarda pas à distinguer une grande activité. De nombreux personnages s'empressaient aux alentours. A première vue, ils ressemblaient à des nains, à des gnomes en train de s'amuser dans un petit monde créé par la sorcellerie. Mais à mesure que Baptiste faisait avancer la pirogue à puissants coups de rames, les personnages paraissaient plus grands et les jets des flammes plus hauts. Alors, il comprit ce qui se passait. Les hommes de la brigade Boulain profitaient de la fraîcheur des heures nocturnes pour goudronner leurs embarcations.

Il sentait le goudron et voyait les grands bateaux que l'on avait hissés au nombre d'une demi-douzaine dans le cercle des lumières jaunes. Des hommes nus jusqu'à la ceinture en barbouillaient le fond avec de la poix bouillante. Au centre, un grand chaudron noir fumait sur un jet de gaz, et, entre le chaudron et les bateaux, des porteurs de seaux allaient et venaient en courant. Plus près du grand chaudron, d'autres hommes emplissaient une rangée de barillets de ce précieux goudron qui montait des entrailles de la terre, formant de place en place des étangs d'un noir de jais que Carrigan voyait étinceler à la clarté fauve. Il calcula qu'il pouvait y avoir trente hommes au travail. Six bateaux étaient alignés, la quille en l'air, sur le sable noir. Près du rivage, juste en dehors du cercle de lumière, se trouvait un unique chaland.

Ce fut vers ce chaland que Baptiste dirigea la pirogue. Et, à mesure qu'ils avançaient, à un jet de pierre tout au plus, des hommes, qui se démenaient à terre, le caractère fantastique de cette scène impressionnait Carrigan de plus en plus. »

Voici maintenant un extrait de « Terre d'Amérique » d'André Demaison, paru en 1937 ; il s'agit d'une brève description d'une station-service aux Etats-Unis.

Nous laissons, bien entendu, à l'auteur la pleine responsabilité de ses affirmations, en ce qui concerne les pompistes de France ! Elles nous paraissent bien injustes, pour le moins.

« ... Au moment de quitter le Texas, je m'approchai de ce que nous appelons une « station-service ». Ces postes de distribution, encore rares chez nous, se rencontrent, là-bas, à chaque bourg, à chaque village, aux grands croisements de routes, en forêt sombre ou en pleine campagne.

« Yes, Sir ! me cria joyeusement un nègre pour m'affirmer qu'il se mettait à ma disposition.

— Fill the tank ! Remplissez le réservoir. »

Ici, on ne prend pas l'essence par deux ou quatre bidons. Les distances sont telles qu'il est toujours prudent de partir avec un réservoir plein. J'ai déjà dit que la dépense était minime : de douze à seize cents le gallon de quatre litres. Pendant que l'essence coulait, un autre nègre s'empara de mes glaces, les savonna, les rendant transparentes. Puis, il épousseta ma carrosserie.

— Check the tyres ! Check the water ! Contrôlez les pneux ! Contrôlez l'eau ! »

A peine est-il besoin de le dire. Malgré l'entente pour les prix qui existe entre les compagnies de pétrole, chacun attire par de bons procédés parfaitement gratuits. Comme nous sommes loin de l'accueil nonchalant de nos pompistes ordinaires, en France ! On pourrait, d'ailleurs, en dire autant des trains, des transports en commun et de tous les services publics américains où règne, à tout instant, une calme et prévenante courtoisie. »

Nous publierons prochainement un large extrait du même ouvrage, qui décrit les opérations du forage, avec une vie intense et beaucoup de clarté.



LES *Concours* D'ESSO-REVUE

La Rédaction de l'Esso-Revue organise, à nouveau, une série de concours dotés de primes et de récompenses. Ils sont ouverts à tous les artistes de notre Société et s'étendent de la photographie à la littérature et au dessin d'affiches. Les sujets sont très simples, mais n'oubliez pas que ceux-ci sont parfois les plus difficiles à traiter sans banalité ; pensez-y dès maintenant ! « *ARBRES* » *est le thème du concours photo. Nous nous attacherons au pittoresque de leur structure, à l'harmonie de leurs branchages, aux jeux d'ombre et de lumière que votre sens artistique vous conseillera. Les arbres seront, en somme, les personnages de votre œuvre.* *Les* « *DESSINATEURS-AFFICHISTES* » *ont toute liberté pour choisir leurs quatre couleurs et la façon dont ils pensent traiter leur sujet :* « *L'Arbre de Noël de la S.F.P.* ». « *Cogitez* » *prenez le crayon, la plume et le pinceau, mais... respecter le format et ne plagiez aucune œuvre.* « *NOEL* » *inspirera encore nos amis littérateurs pour le concours :* « *CONTES DE NOEL* ». *Leur première qualité sera d'écrire, sans emphase, dans un style léger. En quelques pages, ils écriront un conte de Noël imaginaire qui ne s'inspirera, de loin ou de près, d'aucun autre. Ils prendront garde aux longues descriptions, aux adjectifs pompeux, sans tomber dans le* « *style télégraphique* ». *Une prime spéciale sera accordée à ceux de nos auteurs concurrents qui sauront harmoniser, en respectant le ton d'un conte, notre métier, c'est-à-dire l'industrie du pétrole, et la fête de Noël... Il y a, dans cette idée, une source d'inspiration féconde. Les enfants de moins de quinze ans, auteurs d'une œuvre primée, bénéficieront également d'un prix spécial. Pensez, dès maintenant, à nos concours. De la valeur de votre travail dépendra votre récompense.*

RÉGLEMENT DES CONCOURS

Concours photo

Sujet « *ARBRES* »

Article Premier

Le concours est ouvert à tout le personnel de la S.F.P., du 1er mai au 31 octobre 1950.

Article 2

Les concurrents s'engagent à ne présenter que des documents résultant de prises de vues personnelles effectuées dans le courant de l'année 1950 (les travaux de développement et d'aggrandissement peuvent être exécutés par les laboratoires spécialisés).

Article 3

Les épreuves devront parvenir, au plus tard, le 1er novembre 1950, à la Rédaction de l'*Esso-Revue*.

Article 4

Elles devront être tirées obligatoirement sur les formats 13 × 18 ou 13 × 13 (liberté est laissée pour le choix du papier).

Article 5

Chaque concurrent ne pourra adresser que deux envois.

Article 6

Chaque épreuve devra porter au dos un pseudonyme qui sera également mentionné sur une enveloppe cachetée contenant :

1° Le nom du concurrent ;

2° Son emploi à la Société (bureau et téléphone) ;

3° Son adresse personnelle.

Article 7

Les épreuves sur papier, primées ou non, resteront la propriété de l'*Esso-Revue* qui se réserve tous droits de reproduction, en mentionnant le nom de l'auteur.

Article 8

Les prix attribués seront versés aux lauréats, sur présentation du négatif.

Concours d'affiche

Sujet « *L'ARBRE DE NOEL DE LA S.F.P.* »

Article Premier

Le concours est ouvert à tout le personnel de la S.F.P., du 1er mai au 15 octobre 1950.

Article 2

Les concurrents s'engagent à respecter le format 30 × 40 et ne faire qu'un seul envoi.

Article 3

A n'utiliser que quatre couleurs de leur choix (le noir étant considéré comme une couleur).

Article 4

A ne plagier, en aucune façon, des affiches déjà parues et traitant du même sujet.

Article 5

Les œuvres devront parvenir le 15 octobre 1950, au plus tard, à la Rédaction de l'*Esso-Revue*.

Article 6

Les affiches primées resteront la propriété de l'*Esso-Revue* qui se réserve tous droits de reproduction, en mentionnant le nom de l'auteur.

Article 7

Chaque épreuve devra porter au dos un pseudonyme, qui sera également mentionné sur une enveloppe cachetée contenant :

1° Le nom du concurrent ;

2° Son emploi à la Société (bureau et téléphone) ;

3° Son âge (facultatif) ;

4° Son adresse personnelle.

Article 8

Les envois seront faits soigneusement, soit roulés, soit entre deux cartons.

Concours :

« *CONTES DE NOEL* »

Article Premier

Le concours est ouvert à tout le personnel de la S.F.P., du 1er mai au 31 octobre 1950.

Article 2

Les concurrents ne devront pas dépasser, pour leur récit, la valeur de cinq pages dactylographiées à double interligne.

Article 3

Dans le cas de textes manuscrits, l'écriture devra être très lisible (à l'encre).

Article 4

Le conte sera rédigé en prose (sans insertion de poèmes, à l'exception de brèves citations d'une ligne ou deux).

Article 5

Les auteurs ne devront joindre aucune illustration ou photographie à leur texte et ne faire qu'un seul envoi.

Article 6

Ils s'engagent à ne plagier, ni adapter aucune œuvre.

Article 7

Chaque manuscrit devra porter au dos un pseudonyme, qui sera également mentionné sur une enveloppe cachetée contenant :

1° Le nom du concurrent,

2° Son emploi à la Société (bureau et téléphone) ;

3° Son âge (facultatif) ;

4° Son adresse personnelle.

Article 8

Les envois seront soigneusement empaquetés.

Article 9

Une prime spéciale sera accordée aux auteurs qui auront harmonisé *Noël* et l'*Industrie du Pétrole*, tout en conservant à leur récit un climat « conte de Noël ».



L'AVIATION ET LA RECHERCHE DU PÉTROLE

Après l'avion employé aux levers magnétiques, voici l'hélicoptère pour campagnes gravimétriques. D'après un article de M. G.-M. Wilson, dans *World Oil* (janvier 1950), on peut équiper un hélicoptère de façon à lui faire porter un gravimètre sur un support susceptible d'être manœuvré de la cabine pour être posé sur le sol et remonté. La technique est alors la suivante dans un pays inaccessible, comme, par exemple, une grande superficie couverte de forêts ne possédant que quelques clairières épaisses non reliées par des routes. Avec un hélicoptère, on amène dans les clairières bien choisies des éléments permettant de monter des tours métalliques, aptes à servir de points géodésiques (tours de 15 m. pesant 120 kg. en éléments tubulaires de 3,75, section triangulaire, éléments empaquetés en unités faciles à larguer). Exceptionnellement, on utilise une tour de 22,50 m. (6 sections au lieu de 4) en région ondulée. Ces tours servent à déterminer le point où l'hélicoptère descendant à la verticale opère. L'exemple concret concerne une région de 2.400 km , levée en 5 mois ½ à 150 km. au nord-est d'Edmonton. Il avait été nécessaire d'établir, à proximité d'une petite station perdue sur la seule ligne de chemin de fer, un camp avec un champ d'aviation réduit et un petit atelier pour les deux hélicoptères. A cet effet, on disposa d'un bulldozer, qui servit aussi à établir une piste donnant accès à un point d'eau. Le personnel (14 hommes) était logé dans des remorques aménagées ; une autre remorque comportait un groupe électrogène et les installations d'hygiène. Une autre, enfin, servait de cambuse et de cercle. Tout ceci se passe près du cercle Arctique, et cependant un frigidaire avait été prévu et décrit.

(Extrait de Techniques et Applications du Pétrole)



MISE EN SERVICE DE NOUVELLES LOCOMOTIVES DIESEL DE MANŒUVRES

La S.N.C.F. vient de réceptionner, en gare de Lyon-Guillotière, une nouvelle locomotive Diesel-électrique de la série 030 DA, première des 48 unités commandées à la Compagnie des Forges et Acieries de la Marine et d'Homécourt. Destinée aux services de manœuvres et à la remorque de trains légers sur les lignes secondaires, sa vitesse maximum est de 60 km./h. Le moteur Diesel a été fourni par la firme Sulzer ; il est du type 6 LDA 22, et développe une puissance de 510 CV en service continu et 570 CV en pointe. L'équipement électrique, étudié et construit par la Compagnie Electro-Mécanique, permet de développer à la jante un effort de 16 tonnes au démarrage et de 8,3 tonnes en régime continu.

Cette locomotive, dont le poids adhérent est de 54 tonnes, peut être attelée à un truck tracteur de même poids, de manière à former un ensemble de 108 tonnes de poids adhérent, ce qui permettra de débrancher à la bosse les rames les plus lourdes rencontrées à la S.N.C.F.



A titre d'exemple du développement possible des locomotives Diesel, nous indiquons en bas de page le nombre des locomotives de ce type et des locomotives à vapeur, en service et en commande aux U.S.A., au 1er janvier 1939 et au 1er janvier 1949 :

Ce tableau montre qu'il y a une sensible régression des locomotives à vapeur en faveur des locomotives Diesel. Ces dernières paraissent, en particulier, devoir supplanter progressivement la locomotive à vapeur pour la manœuvre.

A titre de comparaison, nous donnons des renseignements analogues pour les chemins de fer français.

a) au 1er janvier 1939 :

— Locotracteurs .... (mach. Diesel à 2 essieux)	en service en commande	219 5
— Locomotives Diesel de manœuvre	en service en commande	8 0
— Locomotives Diesel de ligne	en service en commande	2 0

b) au 1er janvier 1949 :

— Locotracteurs	en service en commande	244 100
— Locomotives Diesel de manœuvre............	en service en commande	116 50
— Locomotives Diesel de ligne	en service en commande	2 0

Extrait du Bulletin d'Information de l'Union des Chambres Syndicales de l'Industrie du Pétrole.

Locomotives	Voyageurs		Marchandises		Mixtes		de Manœuvre	
	en service	en commande	en service	en commande	en service	en commande	en service	en commande
a) 1er *janvier* 1939								
Diesel	53	3	4	0	0	0	286	23
Vapeur	7.431	28	26.095	27	1.171	0	7.759	0
b) *au* 1er *janvier* 1949								
Diesel	700	141	1.237	484	87	25	3.616	911
Vapeur	4.922	0	20.782	69	1.322	0	5.587	3

ETATS-UNIS

Sur la banlieue new-yorkaise.

Le réseau américain « Erie » vient de recevoir quatorze locomotives Diesel Lima-Hamilton, destinées à remplacer les locomotives à vapeur pour la traction des trains de la banlieue à New-York. Neuf de ces machines sont d'une puissance de 1.500 CV. Les cinq dernières seront des unités doubles de 2.000 CV du même type que celles utilisées dans le service grandes lignes. Ce sont les premières locomotives Diesel construites par la Société Lima-Hamilton, qui ne construisait jusqu'alors que des locomotives à vapeur, sous le vocable : « Lima Locomotive Works ».

ESPAGNE

Achat de matériel français.

Le président des Chemins de fer espagnols a indiqué que des commandes avaient été passées à la France pour la fourniture d'autorails et de matériel pour la construction de cent wagons.

(Extraits du journal « Notre Métier » hebdomadaire de la S.N.C.F.).

AU PAYS DE L'AUTO

Les entreprises fabricant des véhicules, des pièces détachées ou des accessoires automobiles sont au nombre de 1.871 aux Etats-Unis. 1.400 d'entre elles (les 3/4) emploient moins de 20 personnes. 560 (presque le 1/3) emploient moins de 8 personnes. La fabrication des voitures, des pièces et des accessoires, la vente, la réparation, l'entretien et la conduite des camions automobiles font vivre 9 millions de travailleurs. Le transport journalier de 5.416.000 enfants, du domicile à l'école, est assuré, exclusivement, par des autocars. En fin 1948, les Etats-Unis avaient produit 102 millions d'automobiles.



PROJET DE CONSTRUCTION A PORT-JÉROME D'UNE UNITÉ DE CRACKING CATALYTIQUE

La S.F.P. vient de soumettre au Gouvernement français, pour être transmis à l'Economic Cooperation Administration (E.C.A.), en vue d'obtenir des crédits correspondant aux dépenses en dollars qu'elle devra effectuer, un projet tendant à la construction d'une unité de cracking catalytique. Ce projet fait d'ailleurs partie du programme à long terme soumis par le Gouvernement français à l'O.E.C.E. (Organisation Européenne de Coopération Economique). Il a été discuté et approuvé par le Comité du Pétrole de cet organisme. L'ensemble du projet comporte :

a) la construction d'une unité de cracking à catalyseur fluide de 10.000 barils (environ 1.600 m³ par jour) ;

b) les installations correspondantes de compression et de traitement des gaz ;

c) les services généraux correspondants, qui fourniront des gaz liquéfiés, du carburant-auto, du fuel-domestique et des fuels-oils. Les travaux démarreront dès qu'aura été obtenue l'approbation de l'E.C.A. ; leur durée est estimée à trois ans environ, c'est-à-dire que la mise en service pourrait être prévue au cours du premier trimestre de 1953.

La nouvelle unité permettra :

— de remplacer les deux unités de cracking thermique qui furent enlevées par les Allemands pendant la guerre (et dont l'une a été récupérée en partie) tout en améliorant l'installation primitive pour tenir compte des progrès techniques réalisés et pour l'adapter au traitement des bruts du Moyen-Orient au lieu des bruts américains ;

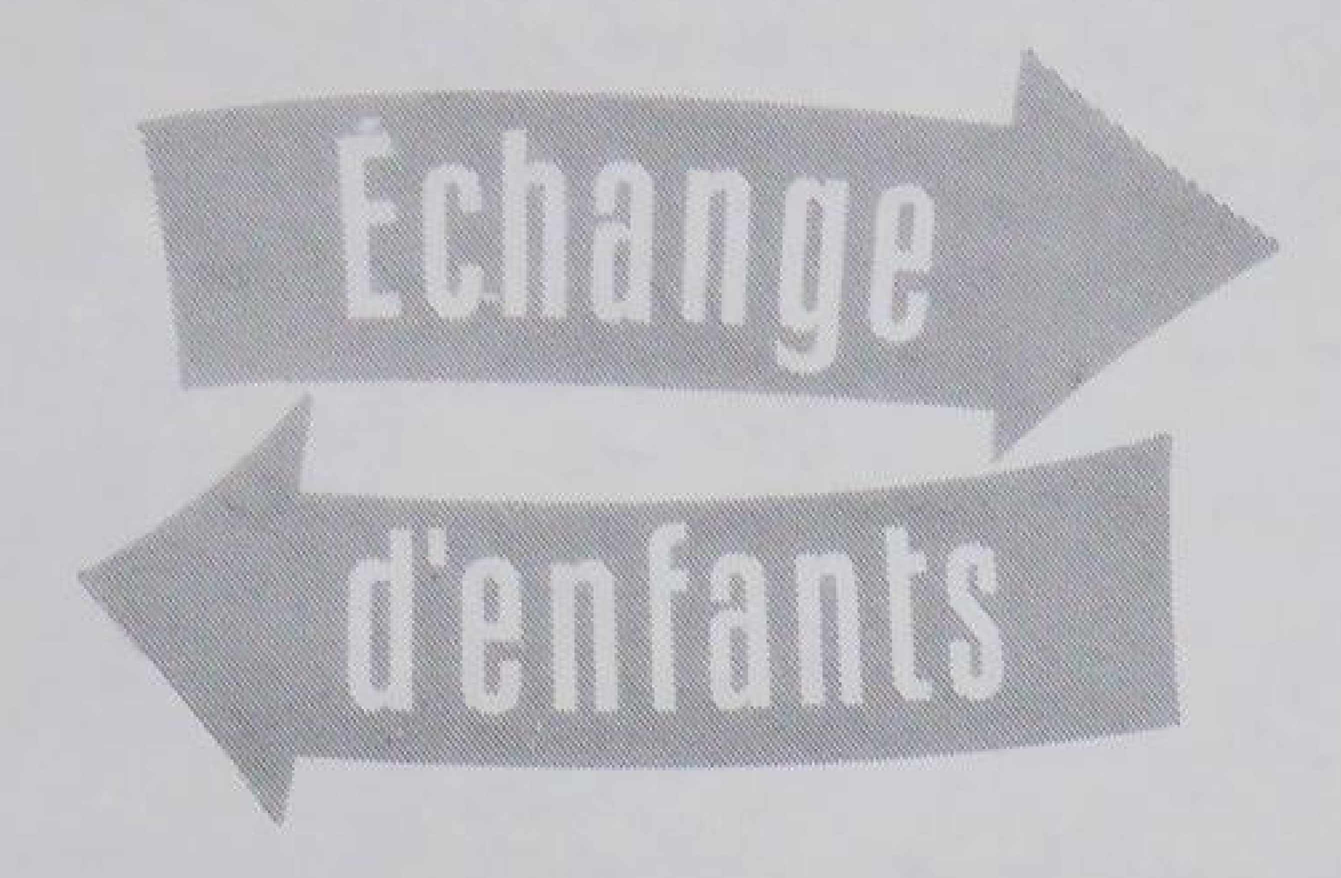
— de traiter économiquement une quantité minimum de pétrole brut pour une production maximum de produits finis.

— de permettre plus de souplesse dans la production de fuel-Oil ;

— d'augmenter, dans une certaine mesure, la qualité moyenne de l'essence produite, surtout en ce qui concerne l'indice d'octane.

S.F.P. — B.I.I.E.

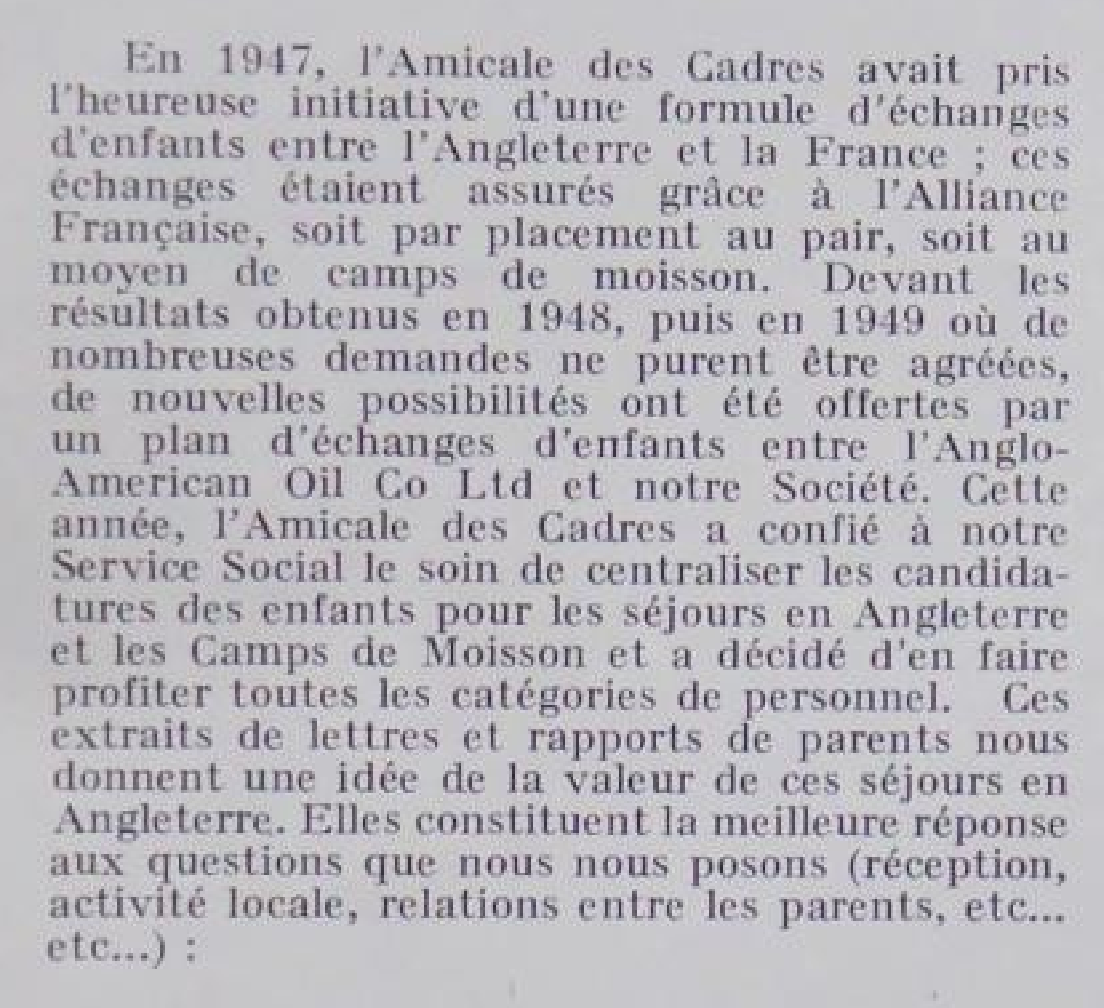
Extrait du Bulletin Citroën.



POUR VOS ENFANTS

SÉJOURS EN ANGLETERRE

(Camp de Moisson)



En 1947, l'Amicale des Cadres avait pris l'heureuse initiative d'une formule d'échanges d'enfants entre l'Angleterre et la France ; ces échanges étaient assurés grâce à l'Alliance Française, soit par placement au pair, soit au moyen de camps de moisson. Devant les résultats obtenus en 1948, puis en 1949 où de nombreuses demandes ne purent être agréées, de nouvelles possibilités ont été offertes par un plan d'échanges d'enfants entre l'Anglo-American Oil Co Ltd et notre Société. Cette année, l'Amicale des Cadres a confié à notre Service Social le soin de centraliser les candidatures des enfants pour les séjours en Angleterre et les Camps de Moisson et a décidé d'en faire profiter toutes les catégories de personnel. Ces extraits de lettres et rapports de parents nous donnent une idée de la valeur de ces séjours en Angleterre. Elles constituent la meilleure réponse aux questions que nous nous posons (réception, activité locale, relations entre les parents, etc... etc...) :

Lettre de M. Boulet, département R. et D. Suresnes, en date du 21 décembre 1949 :

« Ma fille est très prise par ses études, je « prendrais donc la liberté de vous donner ses « impressions sur son séjour en Angleterre. Je « crois que le plus simple est de vous dire qu'elle « partait dans la famille Aston pour quinze « jours et, mon Dieu, ces braves gens m'ont « rendu péniblement ma fille au bout de quatre « semaines. Ces jours-ci, nous avons reçu une « lettre de la famille Aston nous adressant tous « leurs vœux « for Christmas and the new « year », avec l'espoir que je voudrais bien leur « confier à nouveau ma fille aux prochaines « vacances. En un mot, nous avons fait de bons « amis en Angleterre. »

De M. A. Dupin, assistant de l'adjoint Relations Sociales, D.N.E. :

« Je puis vous assurer que, durant son séjour, « mon fils a grandi et pris quatre kilos. Au point « de vue physique, ces vacances lui ont fait le « même bien que celles qu'il aurait pu passer « en France. En un mot, une telle expérience « mérite d'être renouvelée et ces échanges ne « peuvent qu'être recommandés ».

De Mlle Myrrha Adel, fille de Madame Adel, comptométrice à Marseille :

« J'ai passé deux magnifiques mois à « Chipping-Norton. Je suis revenue enthousias- « mée et j'ai rapporté des souvenirs lumineux « de ce camp qui avait de si grands avantages « pour moi : j'ai fait des progrès en anglais, mon « cercle d'amis s'est agrandi et j'ai acquis de « nouvelles connaissances dans tous les domaines. « Et maintenant, je voudrais dire à ceux qui « n'ont jamais connu la vie d'un camp de « vacances : « Allez-y ! Vous ne serez pas déçus ! « C'est l'amitié, c'est la joie qui vous attendent. « Allez-y ! Car je suis sûre que vous en reviendrez « aussi enchantés que je le suis ! ».

De M. M. Horréard, Services Généraux de la Raffinerie de Port-Jérôme, en date du 24 septembre 1948: :

« Aucune critique en ce qui concerne l'orga- « nisation que vous aviez prévue ; les rapports « entre parents se trouvent facilités du fait de « votre intervention auprès de l'Anglo American « Oil C°. D'autre part, les familles mises en « contact par vos soins font l'objet certainement « d'une étude préalable pour permettre aux « enfants de se trouver dans un même milieu et, « en ce qui me concerne, je n'ai qu'à me louer « de l'échange en question. Ma fille est de « retour depuis le 22 courant ; elle a donc passé « presque cinq semaines en Angleterre et elle « est revenue enchantée de son voyage, ayant « pu circuler un peu partout : au bord de la « mer, visiter Londres et même participer à un « meeting organisé par la Standard, au cours « duquel elle a d'ailleurs disputé un tournoi de « tennis ; un petit cadeau lui a, en outre, été « offert par les organisateurs de ce meeting. Si « rien ne change d'ici l'an prochain, les enfants « et les parents sont tout à fait partisans de « renouveler cet échange et, en ce qui me « concerne, j'ai également été très satisfait des « progrès que ma fille a fait en langue anglaise. « Il est certain que ces progrès lui seront profi- « tables pour la poursuite de ses études. »

De M. Laure, adjoint administratif, D.N.E., en date du 13 octobre 1948 :

« Je dois vous dire que Mlle Bailey ne nous « a pas caché, à plusieurs reprises, toute sa « satisfaction d'avoir été reçue dans une famille « française et, en partant, a sincèrement mani- « festé son intention de revenir. Elle garde, « c'est certain, le meilleur souvenir de la France « et des Français et je crois qu'elle sera une « excellente propagandiste pour nous. Elle « s'est fort bien assimilée à la vie française et, « plus particulièrement, à la cuisine de notre « pays qu'elle a appréciée dès son arrivée, à « tel point que jamais elle ne nous a demandé « de lui confectionner un plat spécial qui pouvait « de près ou de loin lui rappeler la nourriture « anglaise. Pour terminer, j'ajouterai qu'en ce « qui me concerne je suis très satisfait de cet « échange, bien que, pour le moment, celui-ci « n'ait été que partiellement réalisé, et je « souhaite ardemment que des possibilités plus « grandes soient données dans l'avenir pour « développer ces échanges d'enfants. »

Après ces différents points de vue, nous ne pouvons que souligner l'intérêt de ces échanges et inciter les parents à faire profiter leurs enfants de ces avantages. Ils se pénétreront de la vie familiale anglaise, tout en restant dans le même milieu social, se perfectionneront dans la langue et passeront les plus agréables et intéressantes vacances.



Une page pour vous Madame

Ce que toute future maman doit savoir

... SUR L'HYGIÈNE DU BÉBÉ

● LA NAISSANCE DE BÉBÉ.

A l'heure actuelle, beaucoup de jeunes mamans accouchent en clinique ou en maternité, en raison des perturbations que provoque l'arrivée d'un petit être. D'autres préfèrent l'accueillir chez elles, à l'endroit même ou elles ont rêvé de lui pendant de longs mois. Aux unes et aux autres, voici quelques conseils. A la naissance, l'intervention de la famille n'est généralement pas nécessaire. La sage-femme se charge elle-même de la première toilette du bébé. Si c'est un docteur qui a procédé à l'accouchement, il est possible qu'il fasse appel à une tierce personne pour s'occuper de l'enfant, et dans ce cas, il donnera lui-même les directives à suivre.



● LES VÊTEMENTS DE BÉBÉ.

Pendant sa grossesse, la jeune maman aura eu le temps de préparer elle-même la layette en observant deux grands principes dans le choix des vêtements, qui demande une attention toute particulière : lutter contre le froid auquel le nouveau-né est particulièrement sensible et permettre à l'enfant de faire progressivement le plus de mouvements possibles. Pendant les premiers mois, le maillot est préférable à tout autre habillement, surtout si l'enfant naît débile et en hiver. Il sera composé de deux parties ; supérieure : une chemise



de toile fine usagée, une brassière de flanelle, une brassière de laine tricotée ou piquée ; inférieure : une couche de toile fine usagée, un lange de coton ou carré spongieux, un grand lange molleton de laine. Le maillot est complété par un petit fichu de linon posé « à la bonne femme », c'est-à-dire



croisé devant et attaché dans le dos, et, le plus souvent par un bavoir auquel il est préférable de ne mettre ni épingle, ni broche. Ne pas oublier de bien ceinturer le ventre avec une bande de flanelle. Après quelques mois et en été, le bébé pourra avoir en remplacement du maillot une



culotte de tricot de laine qui se raccorde à une petite veste de même tissu. A partir de 5 ou 6 mois, la culotte est rattachée par des boutons à un petit corset souple à bretelles prenant le ventre et les reins et les gardant au chaud, remplaçant ainsi la ceinture de flanelle. La culotte de caoutchouc est malsaine et ne sera employée que tout à fait exceptionnellement. Elle conserve l'humidité et peut provoquer l'irritation et des rougeurs sur le siège de l'enfant. La toilette de bébé sera complétée par des bas et des chaussons de laine ;



ceux-ci seront remplacés ensuite par des souliers en peau doublé de flanelle. On ne fera usage de bonnet que pour les sorties. La première layette (jusqu'à 2 mois) sera réduite,



l'enfant se développant assez rapidement. Néanmoins, il est recommandé de faire des vêtements amples, afin de ne gêner en aucune façon les mouvements du bébé.



● BLANCHISSAGE DU LINGE DE BÉBÉ.

Faire tremper les couches à mesure qu'elles se salissent. Savonner à l'eau chaude. Le linge doit être rincé à grande eau, si possible séché à l'air. S'abstenir de lessive de soude et ne jamais employer d'eau de javel qui irritent la peau de l'enfant. C'est à leur usage qu'on doit trop souvent les rougeurs, éruptions suintantes du siège, qui désespèrent les jeunes mamans et qu'il est facile de supprimer en évitant les couches mal lessivées et l'emploi de pommades irritantes. Ne jamais faire sécher pour les remettre à l'enfant les couches qui n'ont pas été lavées.



● LA CHAMBRE DE BÉBÉ.

Il est préférable que le bébé ait sa chambre. Si cela s'avère impossible, mettre le berceau dans la chambre des parents. Choisir la meilleure pièce, de préférence, exposée au Midi largement aérée et bien éclairée. Tout doit être disposé pour faciliter la



propreté : mobilier très simple, ni tapis, ni tentures, rideaux lavables. Recouvrir si possible le plancher d'un linoléum qui facilite le nettoyage. Ne jamais employer de plumeau qui déplace la poussière ; celle-ci peut contenir beaucoup de germes malsains. Prendre un torchon humide. L'air doit être renouvelé très souvent. Pendant la saison chaude, la fenêtre doit être constamment ouverte, même la nuit, à condition que l'air n'arrive pas directement sur le bébé. Eviter les courants d'air. En hiver, le mieux est d'ouvrir quelques minutes toutes les heures. La température variera entre 17 et 18°. Pour le cas où la température serait insuffisante, mettre aux pieds de l'enfant une



boule d'eau chaude. Toutefois, s'assurer qu'elle ne soit pas trop chaude et mal fermée, en raison des brûlures qui pourraient en résulter. Le mode de chauffage le plus sain est le feu de bois dans la cheminée. Ne jamais



mettre l'enfant dans une pièce chauffée par un poêle de fonte, fourneau à pétrole : l'air y est absolument vicié. Quel que soit le mode de chauffage, se méfier des dangers de l'air surchauffé. La présence d'un thermomètre permet de vérifier la température qui ne doit pas atteindre ni surtout dépasser 20 à 22°. Le mobilier (berceau ou lit) : quel que soit le modèle, il doit avoir une base solide, assez haut pour que l'enfant soit à l'abri des courants d'air qui passent sous les portes et fenêtres. Le lit classique est en fer laqué garni d'un filet. Les berceaux d'osier peuvent aisément renfermer de la vermine et il est préférable de ne pas les utiliser.



La literie sera entretenue avec soin et exposée chaque jour à l'air. Elle se compose de deux paillasses remplies de balle d'avoine, de varech ou de crin. Au-dessus, un drap blanc facile à lessiver, sur lequel on met un morceau de toile caoutchoutée, recouverte d'un molleton de coton, et sur lequel on couche l'enfant. Un drap de dessus, une ou deux couvertures de laine ou de coton (suivant la saison) et une couverture ouatée ou piquée. On y ajoute un oreiller de crin (jamais de plume). L'enfant doit être couché sur le côté, non sur le dos, afin que les matières rejetées ne pénètrent pas dans le larynx ou la trachée. Le changer de côté pour éviter les déformations du crâne, en particulier. En hiver, chauffer l'intérieur du lit par une bouillotte d'eau chaude. Les meilleures sont en étain, à bouchon bien vissé. Voici bébé bien habillé et bien couché.



· LE COURRIER DES LECTEURS ·

Un de nos retraités, M. Louis Daudé, de Toulouse, nous envoie cette charmante lettre et un très amusant extrait de presse :

« *A titre de retraité, vous voulez bien* « *me faire le service d'*Esso-Revue.

« *Inutile de vous dire que je la parcours* « *avec grand plaisir et grand intérêt et je ne* « *saurais trop vous remercier de son envoi.*

« *J'ai pensé que ce reportage paru sur* « *le journal la* Dépêche de Toulouse *pouvait* « *intéresser vos lecteurs par les perspectives* « *qu'il ouvre sur de nouvelles propriétés du* « *pétrole et je vous prie de trouver inclus* « *un bref résumé de ce reportage, au cas où* « *vous seriez du même avis que moi.*

« *Qui sait...*

« *Dans ses éditions du 28 février,* « *1, 2, 3, 7 mars, le journal la* Dépêche du « Midi de Toulouse, *publie un grand repor-* « *tage d'information de René Mauriès* « *ayant pour titre « Au milieu du chemin* « *de la vie ».*

« *Ce reportage a été suscité par une série* « *de faits signalés par des rapports de* « *docteurs connus, faits vérifiés et reconnus* « *exacts et qui prouveraient que les eaux* « *minérales d'Encausse, et, en particulier,* « *celles de la source Laveran, redonnent à* « *ceux qui en boivent une vigueur nouvelle* « *et un rajeunissement certain ; ils se* « *déclarent « revigorés » et les résultats* « *paraissent rejoindre ceux du sérum de* « *jouvence de Bogomoletz.*

« *Encausse est une petite station ther-* « *male à 10 km. de Saint-Gaudens, donc* « *en plein centre pétrolifère français. Cette* « *station est fréquentée surtout par les* « *coloniaux, car ses eaux sont reconnues,* « *depuis la plus haute antiquité, souveraines* « *pour la guérison du paludisme.*

« *Faits impressionnants : la durée* « *moyenne des habitants, comme vitalité,* « *est de 77 à 78 ans et, depuis 40 ans, on* « *n'a pas constaté un seul cas de cancer.*

« *Nous n'aurions pas signalé ce repor-* « *tage aux lecteurs d'*Esso-Revue, *si nous* « *n'avions pensé que tout ce qui touche au* « *pétrole intéresse la grande famille de la* « *Standard, et si l'écrivain, René Mauriès,* « *n'avait terminé ainsi son reportage :*

« *... Mais il est un détail qui nous a* « *surpris, la plupart des centenaires « cul-* « *tivés » par Bogomoletz, lors de ses travaux,* « *étaient originaires du Caucase, région* « *pétrolifère par excellence de l'U.R.S.S.* « *Or, c'est dans notre Comminges, principal* « *centre pétrolifère français, que l'on trouve* « *l'exceptionnel filon thermal, dont nous* « *vous avons entretenu. Simple coïncidence* « *ou nouveau mystère de la nature ? Le* « *rapprochement s'imposait...*

« *Faut-il donc conclure que, dans le* « *mystérieux laboratoire de la nature, la* « *cohabitation du pétrole et des sources* « *d'eaux minérales, apporte à ces dernières* « *la propriété de combattre toutes les sclé-* « *roses et de prolonger le cours de la vie ?*

« *Et faut-il espérer voir un jour les* « *chimistes découvrir dans le pétrole l'élixir* « *de longue vie, si désiré par les heureux de* « *ce monde et si redouté par les économistes ?*

L. D.

Merci, cher Monsieur Daudé, de cet intéressant écho. Parmi les premiers utilisateurs du pétrole, nous ne l'oublions pas, se placent les « apothicaires » (antiquité, Seneca Oil, etc...). Mais la parole est aux techniciens...

Voici une lettre reçue de Marseille, de M. Henri Béral :

« *J'ai lu, avec intérêt, le numéro de* « *février d'*Esso-Revue. *A la rubrique* « *« Courrier des Lecteurs, et dans la lettre* « *que vous a adressé M. Edgar Pavia, je* « *suis surpris d'y lire « mon ami Hervé* « *Béral ». Je constate que la consonance* « *n'est pas mauvaise, toutefois, mon pré-* « *nom est Henri.*

« *Coquille typographique ou erreur de* « *M. Edgar Pavia ?*

« *Ceci dit en passant et sans y attacher* « *d'importance, je lis un peu plus loin la* « *lettre due à la plume d'un correspondant* « *anonyme, qui voudrait noyer l'humanité* « *tout entière (ou tout au moins, il en* « *émet la possibilité) dans un lac. Idée* « *baroque s'il en est, qui m'en a d'ailleurs* « *remémoré une qui, je crois, mérite d'être* « *citée, et que j'avais lue sur un magazine.*

« *Si l'on considère qu'une mouche adulte* « *peut pondre 1.000 œufs par semaine, qui,* « *à leur tour, donneront naissance à autant* « *de mouches, dont la moitié au moins sera* « *femelle, nous aurons, au bout de la troi-* « *sième génération, quelque 250 millions de* « *ces insectes, en supposant qu'aucun n'ait* « *été détruit.*

« *Vu qu'il y a 8 à 10 générations par* « *an, et dans les conditions ci-dessus, nous* « *aurons, à la 8e génération :*

« 7.812.500.000.000.000.000.000 *mou-* « *ches ou* $7{,}8 \times 10^{21}$.

« *Alignées bout à bout, elles formeraient* « *une ligne telle qu'une fusée, à la vitesse de* « *1.125 km./h. n'en atteindrait l'extrémité* « *qu'au bout de 5.351 millions d'années !*

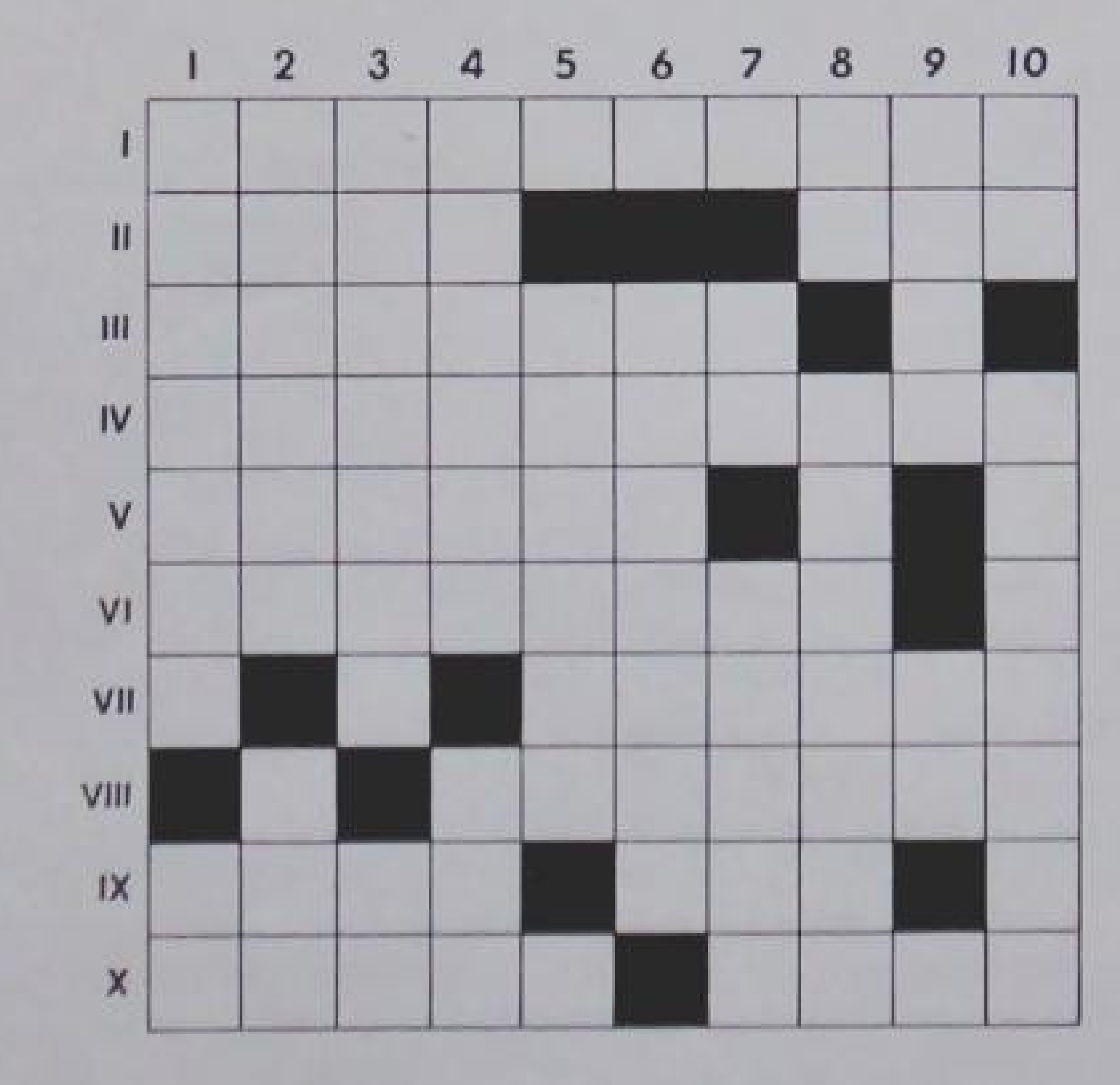
« *Remercions donc les éléments, ainsi* « *que les animaux « mangeurs de mouches »* « *qui nous débarrassent d'une pareille* « *invasion !*

« *D'autre part, je vous envoie un « mot* « *croisé » dans le but qu'il vous intéressera* « *autant que l'histoire des mouches, mais* « *lui, il est de mon cru et non relevé dans* « *un magazine : il a ainsi sans doute* « *moins de valeur ! »*

Merci, Monsieur Béral, de votre histoire de mouches, qui amusera certainement nos lecteurs, autant qu'elle nous a amusés, et merci pour votre mot croisé « pétrolier » que nous livrons ci-dessous à la sagacité de nos amateurs de casse-tête !

HORIZONTALEMENT

1. Contiennent du carbure d'hydrogène.
2. Tenter. Le vif de la conversation.
3. Tour d'une mosquée.
4. On ne peut l'empecher.
5. Prendra son repas lacté.
6. Anneaux de cordage servant a supporter des poulies.
7. Nom vulgaire d'une espèce de cormoran.
8. Exterminée entièrement en parlant d'une race.
9. Il peut être a balles ou de rupture. Anagramme de « dev ».
10. Charrue sans oreilles. Dieu de l'amour chez les Grecs.



VERTICALEMENT

I. Réunions des membres d'une assemblée. Conjonction.
II. Qui ont rapport aux anes. Longue ceinture japonaise
III. Instrument a pointe de charpentier. Note.
IV. Défier, affronter. Direction.
V. Manifesteront de la joie pour.
VI. Etait chargé autrefois de fournir des vivres aux troupes.
VII. Adjectif possessif. Bouclier de Pallas.
VIII. Pieuse abréviation. Rendre de couleur bistre.
IX. Région montagneuse d'Afrique du nord. Note.
X. Phon. Cavité située a la jonction du bras avec l'épaule ou se lit sur des bidons d'huile « Esso ». Echancrées.

NAISSANCES

Nous avons appris les heureuses naissances de :

François, fils de M. J. Ballet, Direction des Relations Sociales.

Alain, fils de Mme Jeanine Boisset, du Département des Achats, et de M. Jean Boisset, du Département Ravitaillement Produits Pétroliers.

Dominique, fille de M. Claude Guyon, du Service Appareils Distributeurs d'Aubervilliers.

Marie-Christine, fille de M. Roger Jouin, du Département Applications Techniques.

Robert, 2e enfant de M. Palluat de Besset, du Département Approvisionnement.

James-Christian, fils de M. D.-G. Slater, Direction Comptabilité et Finances.

Patrick, fils de Mme Jeanine Vuillemin, de la cantine, et de M. Roger Vuillemin, du Département Information.

DIVISION NORD-EST

Odile, fille de M. Gilbert Duquesne, siège de la division.

Chantal, fille de M. Georges Gripon, vendeur au secteur de Cambrai.

Iris, fille de M. René Kientz, chauffeur à Mulhouse.

Dominique, fille de M. René Perraudin, Adjoint Combustibles Liquides.

Jocelyne, fille de Mme M.-L. Poutier, région de Nancy.

DIVISION NORD-OUEST

Alain, fils de M. Pierre Braga, de l'usine de Saint-Ouen.

Alain, 2e enfant de M. Marcel Defrance, de l'usine de Saint-Ouen.

Alain, fils de M. André Flament, siège de la D.N.O.

Michèle, fille de M. Jean Leclerc, usine d'Aubervilliers.

DIVISION SUD-EST

Bernard, fils de M. Marcel Arbel, secteur de Bourg.

Françoise, 3e enfant de M. Louis Lafaye, inspecteur dépôts.

Patrick, fils de M. Jean Moretti, assistant Bureau Commercial.

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

Nadine, fille de M. Roger Deperrois.
Catherine, 2e enfant de M. Horst Diebler.
Jean-Michel, 3e enfant de M. Henri Drony.
Annick, 2e enfant de M. Gérard Hamel.
Anne-Marie, 2e enfant de M. André Harel.
Jean-Marc, 3e enfant de M. Jean Hauchecorne.
Madeleine, 5e enfant de M. Abel Hedouin,
Philippe, 2e enfant de M. Jean Pichereau.
Christine, 2e enfant de M. Henri Simondet.
Françoise, fille de M. René Thomas.
Sylviane, fille de M. Robert Thune.

MARIAGES

On nous prie d'annoncer les mariages de :

Mlle Micheline Bratasc, du Magasin Central d'Aubervilliers, avec M. Christian Menaut, également du Magasin Central d'Aubervilliers.

M. Charles Guilbaut, de l'usine d'Aubervilliers, avec Mlle Anna Beguin.

M. Bertrand Contremoulins, de la raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Huguette Friboulet.

M. Georges Meurgey, de la raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Léone Houel.

M. Marcel Varin, de la raffinerie de Port-Jérôme avec Mlle Jacqueline Alliaume.

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine qu'un certain nombre de nos collègues ont été frappés dans leur affection par des deuils cruels. Ils nous prient de faire part des décès :

M. Georges Kettler (Chef du Service Etats Financiers à la Direction Comptabilité) de son épouse.

Mlle Arlette Lemaire (Département Ravitaillement en Produits Pétroliers) de son père.

M. Albert Motte (Raffinerie de Port-Jérôme) de son fils Camille.

Mme Emilie Drache (Raffinerie de Port-Jérôme) de sa belle-mère.

M. Albert Le Bail (Raffinerie de La Mailleraye) de son père.

M. Pierre Durand (Section Caisse-Division Nord-Est) de sa mère.

M. Louis Desseaux (Secteur de Nevers) de son épouse.

M. Gustave Vidal (Usine de Port-Saint-Louis) de sa mère.

M. Jean Vaysse (Chef du Secteur d'Albi) de son père.

CHRONIQUE SOCIALE

RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS SOCIALES envisagées ou prises au cours du mois de mars 1950

DISPOSITIONS LÉGALES

Revalorisation des rentes viagères versées par les Compagnies d'Assurances

Nous croyons utile d'attirer l'attention de nos retraités sur les dispositions d'une loi du 2 août 1949 qui a été promulguée en vue de majorer les rentes viagères versées par les Compagnies d'Assurances. Cette loi précise que les rentes provenant de contrats souscrits avant le 1er janvier 1946 seront majorées à partir du 1er juillet 1949 selon les taux ci-après :

— 300 % pour les rentes viagères constituées avant le 1er septembre 1939

— 100 % pour les rentes viagères constituées entre le 1er septembre 1939 et le 1er janvier 1946.

Ces dispositions sont applicables à condition :

1° Que le rentier soit âgé de 55 ans au moins, cet âge étant ramené à 50 ans en cas d'invalidité ;

2° Qu'il soit de nationalité française ;

3° Qu'il ne soit pas, ni son conjoint, redevable de la surtaxe progressive (ancien impôt sur le revenu). Actuellement, sont exonérés les revenus ne dépassant pas Fr. 120.000 pour une personne seule, Fr. 180.000 pour un ménage, etc...

La Compagnie d'Assurances « La Nationale » a fait parvenir à tous les Retraités de notre Société auxquels elle verse une rente résultant de l'application de notre Règlement de Retraites, un questionnaire intitulé : « Demande de Majoration de Rente ». Nous recommandons aux intéressés de ne pas omettre de retourner cet imprimé, dûment rempli et accompagné des pièces demandées, à la Compagnie d'Assurances « La Nationale ».

D'autre part, les retraités pour lesquels la rente de base est versée par la Caisse Nationale de Retraite pour la Vieillesse (C.N.R.V.), devront demander un imprimé de « Demande de Majoration de Rente » à cette Caisse, 56, rue de Lille, à Paris (écrire en franchise postale), ou chez les Percepteurs, ou dans les bureaux de poste. Les conditions qu'ils doivent remplir pour bénéficier de la majoration sont les mêmes que celles exposées ci-dessus.

Allocation de salaire unique aux jeunes ménages sans enfant

Une loi du 28 février 1950 (*J. O.* du 1er mars 1950) maintient provisoirement en vigueur la loi validée du 17 novembre 1941, étendant l'allocation de salaire unique aux jeunes ménages sans enfant, pendant un délai de deux ans, après le mariage.

Cette nouvelle disposition cessera de s'appliquer, au plus tard, le 1er mars 1951.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A LA SOCIÉTÉ

Augmentation de 7 % des appointements et salaires

A la suite des différentes réunions de Commissions Paritaires qui, en application de l'article 21 de la loi du 11 février 1950 relative aux Conventions Collectives, se sont tenues sur l'ensemble du Territoire, au cours du mois de Mars dernier, la Direction a décidé d'accorder, à tous les Cadres, Agents de Maîtrise, Employés et Ouvriers, une majoration de 7 % des salaires et appointements effectifs, avec effet au 15 février 1950.

Prime d'ancienneté Modification des modalités de calcul

La Direction a décidé qu'à dater du 1er mars 1950, la prime d'ancienneté serait décomptée sur le minimum légal de l'emploi majoré des indemnités horaires instituées par les arrêtés des 31 décembre 1947 et 28 septembre 1948 (Fr. 10. et Fr. 7. Base première zone Région Parisienne, ces chiffres devant subir les abattements correspondant aux zones actuelles de salaires).

Cette prime n'était précédemment calculée que sur le minimum légal de l'emploi.

Prime de quart accordée au personnel des Raffineries travaillant en service continu

Faisant suite à la mesure prise pour la modification des modalités de calcul de la prime d'ancienneté, la Direction a décidé qu'à compter du 1er Mars 1950 la prime de quart accordée au personnel des Raffineries travaillant en service continu serait désormais calculée sur le minimum légal de l'emploi majoré des indemnités horaires (Fr. 10. et Fr. 7. Base première zone Région Parisienne, ces chiffres devant subir les abattements correspondant aux zones actuelles de salaires).

Prime d'assiduité et prime spéciale (Personnel des Raffineries)

La Direction a décidé, au cours du mois de Mars, de porter de 8 à 10 % la prime d'assiduité (ou prime spéciale des Ingénieurs et Cadres) en vigueur dans les Raffineries.

Gratification aux Retraités Année 1950

Une circulaire n° 8 du 31 mars 1950 du Département Retraites et Sécurité sociale a porté à la connaissance du Personnel les nouvelles modalités d'attribution, pour l'année 1950, des gratifications exceptionnelles aux retraités.

Les intéressés ont été avisés par lettre individuelle des mesures les concernant.

LES BONNES IDÉES PAIENT...

Dans notre précédent article, nous avons traité de l'amélioration des méthodes. On ne peut, en cette matière, escompter des résultats positifs tant que n'auront pas été surmontées trois grandes faiblesses de la nature humaine :

I. — La résistance a la nouveauté, ou esprit de routine.

C'est journellement, et souvent de façon inconsciente, que nous nous opposons à des améliorations ; que de fois n'avons-nous pas dit :

— « Nous l'avons déjà essayé ».
— « Cela n'ira pas ».
— « A quoi bon faire cet essai ? ».
sans toutefois chercher à approfondir.

Nous connaissons la remarque de M. Thiers, qui considérait que les chemins de fer ne constitueraient qu'un passe-temps pour les badauds parisiens !

Dès l'instant où, sans examen, nous disons qu'une chose ne peut être faite, notre incompétence est établie en ce qui concerne cette chose ; on trouvera, pour nous remplacer, quelqu'un qui croira qu'on peut le faire, et qui, par cela même, conviendra mieux que nous.

II. — Mauvais accueil a la critique.

Ne nous cabrons pas lorsqu'on critique notre façon de travailler ; reconnaissons quand nous avons tort et faisons notre profit des remarques qui nous sont faites ; ne faisons pas preuve d'amour propre mal placé, et ne cherchons pas d'excuses plus ou moins valables. Soyons objectifs, et sans doute constaterons-nous qu'une amélioration est possible.

Mieux vaut être critiqué qu'ignoré, et nous devons comprendre que ce sont ceux qui nous signalent nos torts qui nous rendent le plus service.

III. — Manque d'imagination

L'esprit ne fonctionne que s'il est ouvert. Ne soyons pas sceptique : examinons une idée neuve, sous toutes ses faces, et ne la rejetons qu'après une étude et des essais approfondis.

Lors de la construction des premiers navires en fer, que n'a-t-il pas été dit ? Les navires ne flotteraient pas, ils s'endommageraient plus facilement que ceux en bois en cas d'échouage, les coques rouilleraient très vite, la boussole ne fonctionnerait pas normalement, etc...

Plus récemment, quelles ne furent pas les réactions devant l'aérodynamisme des automobiles, les rasoirs électriques, le remorquage des planeurs, etc...

Ayons de l'imagination : ne considérons pas que notre façon de procéder est la seule possible, ou même qu'elle est bonne, et n'hésitons pas à traiter tout problème de façon constructive.

Les faiblesses humaines, qui font l'objet des commentaires ci-dessus sont heureusement surmontées par de nombreux lecteurs, dont certains, à la suite de leurs suggestions, se sont vu attribuer des primes, au cours des mois de février et mars 1950.

COMITE DES SUGGESTIONS REUNION DES 28 FEVRIER ET 1er MARS 1950

Suggestions primées

P.J. 76 - frs 3.500. « Jean-Pierre-Bernard ».

M. Louis Glemarec, Port-Jérôme. Modification du carton de pointage, en vue d'en rendre la manipulation plus aisée, facilitant ainsi le travail au service « salaires ».

N° 232 - frs 3.500. « René-Claude-Alain ».

M. Roger Guyon, Saint-Ouen. Nouvelle impression et large diffusion de listes d'adresses ferroviaires des installations, en vue de contribuer à la suppression des erreurs de destination occasionnant des frais de transport supplémentaires.

N° 233 - frs 3.500. « Robert-André-Joseph »

M. André François, La Mailleraye. Modification d'un régulateur d'air de compresseur Crépelle, entraînant une diminution de la consommation d'électricité et évitant l'achat d'un régulateur neuf.

N° 235 - frs 3.500. « Lucien-Jean-André ».

M. Paul Claudel, Aubervilliers. Amélioration des conditions de remplissage des boîtes de « stanyl » par l'installation d'un appareil mesureur-emplisseur manœuvrable à la main.

N° 291 - frs 3.500. « Raymond-Louis-Rémy ».

M. René Rouquette, Saint-Ouen. Renforcement des mesures de sécurité à l'appontement de Saint-Ouen, par l'installation d'un poste téléphonique accessible de nuit.

COMITE DES SUGGESTIONS REUNION DU 29 MARS 1950

I. Suggestions primées

P.J. 52 - frs 15.000. « Monique-Laure-Jane ».

M. Fernand Lagarrigue, Port-Jérôme. Récupération supplémentaire d'essence, par diminution de l'entraînement de l'essence dans les gaz brûlés, par l'utilisation, pour le refroidissement des produits de tête, d'un réfrigérant supplémentaire à l'unité de Distillation initiale. Ce réfrigérant est efficace dans une marche à gros débit, lorsque les condenseurs de tête atmosphériques sont encrassés, côté eau.

P.J. 73 - frs 3.500. « Pierre-Camille-Didier ».

Mme Rolande Levitre, Port-Jérôme. Amélioration apportée au contrôle des dépenses afférentes aux travaux extérieurs importants.

P.J. 93 - frs 3.500. « Robert-Claude-Jacques ».

M. M. Saunier, Port-Jérôme. Modifications facilitant le démontage et le remontage des passerelles Nord de l'unité 14-2, lors de la réparation des faisceaux des étages atmosphérique et sous-vide.

P.J. 98 - frs 7.000. « Marc-Claude-Denis ».

M. Henry Hamann, Port-Jérôme. Modification du compresseur Fives-Lille (Bloc 18) assurant une sécurité plus grande quant à son fonctionnement.

N° 247 - frs 3.500. « François-Alex-Gilbert ».

M. François Invernon, siège de la D.S.E. Suppression de la correspondance entre le Département Transports et les Services Comptables, relative à l'encaissement des litiges transports.

N° 249 - frs 3.500. « Albert-Maurice-Fernand ».

M. Albert Deny, siège de la D.S.E. Simplification dans la tenue des comptes de prêts aux clients Esso-Service.

N° 255 - frs 3.500. « Jules-Henri-Ernest ».

M. Fernand Pollet, La Mailleraye. Simplification, à la Mailleraye, du système administratif relatif aux réceptions partielles de matériel, faisant suite à l'établissement de bons de commande locaux.

N° 262 - frs 3.500. « Michel-Elisabeth-André ».

Mme Fromental, Département Transports Siège. Impression des références du papier à lettre, verticalement, dans le bas de la feuille, à gauche. Ce repère permettra aux dactylos de savoir à quel niveau se trouve le texte qu'elles tapent par rapport au bord inférieur de la feuille, et évitera gâchage et perte de temps.

N° 263 - frs 3.500. « Michel-Paul-Henri ».

M. Michel Serais, secteur de Rodez. Mesures ayant pour but de faciliter, dans les dépôts, le contrôle, entre le bureau et le magasin, des sorties de marchandises en conditionné.

N° 286 - frs 5.000. « Marc-Luc-Jeannette ».

M. Marc Rostaing, Secteur de Saint-Etienne. Allègement des Instructions Administratives à l'usage des installations.

N° 303 - frs 3.500. « Patrick-Alain-Jacques ».

M. Jacques Lemonnier, Secteur de Paris. Etablissement d'une lettre d'engagement à faire signer à des clients éventuels à qui des terrains nus, jugés intéressants comme position Esso-Service, sont signalés.

II. Félicitations

(suggestions non primées)

P.J. 80 - « Paul-Emile-Victor ».

M. Jean Lombard, Port-Jérôme. Dispositif pour emplissage des fûts de 200 litres (P. B.).

N° 102 - « Paule-Charles-Alexandre ».

M. Charles Robert, Port-Jérôme. Confection de tampons pour tubes (avariés) de réfrigérant, dont une extrémité n'est pas accessible.

N° 264 - « Michel-Paul-Henri ».

M. Michel Serais, Secteur de Rodez. Etablissement d'une copie supplémentaire de l'imprimé n° 499 « Fiche de mouvement des Pompes Réservoirs et Accessoires divers », pour les mouvements de secteur à secteur, ou de secteur à client d'un autre secteur.

N° 279 - « Anna-Hélène-Claire ».

M. Paul Couteau, siège division S.E. Réduction de la consommation d'électricité, par modification d'installation.

N° 293 - « Paul-Eugène-Onésime ».

M. Paul Malgras, Secteur de Chaumont. Adjonction, sur rapport mensuel d'exploitation des camions (n° 114) d'une colonne supplémentaire permettant d'inscrire le nombre de livraisons à des clients de confrères, et de pouvoir déterminer ainsi automatiquement le nombre total de livraisons.

N° 323 - « Onésime-Athanase-Nicaise ».

M. Charlemagne Reghem, Secteur de Béthune. Modification des supports de tonnelets S. L.

N° 335 - « Ignace-Zacharie-Macaire ».

M. Charlemagne Reghem, Secteur de Béthune. Utilisation plus complète des cartes régionales Michelin dans le cas de « découpage ».



Le dépliant.

LA CAMPAGNE POUR LA RÉDUCTION DES PERTES SUR *Stocks*

Les pertes de marchandise en cours de transport ou de stockage dans les dépôts, constituent un des postes les plus élevés de nos frais d'exploitation.

La comparaison suivante donnera une idée de leur importance :

Les seules pertes de carburant auto subies par la profession (toutes les sociétés de pétrole réunies) représentent, pour 1949, la consommation de 48.000 voitures pendant un an, à raison de 1.000 km. par mois et par voiture, soit, encore la consommation annuelle de tout un département important tel que la Gironde (!).

Il n'y a guère que lorsqu'elle est en repos dans un réservoir souterrain que l'essence est à l'abri des pertes.

Dans le circuit Raffinerie-Dépôt, les causes de pertes sont multiples :

Brassage des pompes ; Manutention ;
Transport ; Coulages et Fuites ;
Evaporation ; Pollution ;
Variations de température ;

et leur chiffre élevé provient du cumul de petites pertes paraissant sans importance par rapport au volume transité.

Les petits ruisseaux...

Cette dispersion des causes et des risques donne tout son sens à la campagne entreprise par la S.F.P. — Si toute personne, participant, de près ou de loin, aux mouvements des produits, (Chef de dépôt, chauffeur, gestionnaire, chargeur, marinier), a la volonté d'apporter toute son attention à cette importante question, les pertes diminueront de façon massive. C'est le but de la campagne entreprise dès maintenant par la S.P.F. au moyen de tracts, de notices, d'affiches, etc... répandus parmi son personnel.

Nul doute que, par la conjonction des efforts de tous, d'heureux résultats seront constatés en fin d'année, et pourront être maintenus par la suite.

Et ainsi, l'équipe Standard aura encore bien mérité, car les pertes de marchandise sont un gaspillage pour le Pays, aussi bien qu'une perte pour la Société.



Une des affiches.

La " chasse aux fuites " est un sport de patience !...

Esso S Esso P Esso O Esso R Esso T Esso S Esso

Nos lecteurs s'étonneront peut-être de trouver au mois de Juin un article sur le ski. Toutefois il n'est peut-être pas trop tôt, en mettant sous leurs yeux des souvenirs du précédent hiver, de les inciter eux aussi à goûter les joies de la neige.

14 janvier 1950 ! A l'appel de la neige ont répondu les skieurs d'Esso-Sports et le hall de la gare de Lyon retentit ce soir de leurs joyeux propos. Deux groupes ont rendez-vous : à 20 h. 30, les chevronnés partent pour Megève ; à 21 heures les débutants prennent la même direction, mais bifurqueront sur Samoëns, petit village au nord du Mont-Blanc. Samoëns, pour les jeunes, tous néophytes, c'est l'émerveillement de la montagne en hiver, c'est la joie de « chausser », pour la première fois, c'est l'émotion de la première descente (sur une pente petite...), c'est aussi, dirait notre Docteur, l'idéale cure de santé ; c'est encore une leçon d'humilité au contact de cette nature imposante qui influe sur la conduite des skieurs. A chaque séjour, j'ai pu constater l'esprit d'entr'aide qui les animait tous, et une nouvelle preuve vient d'en être donnée par nos Jeunes qui, mêlés à ceux du groupe « Shell », s'y sont fait de nombreux amis, et ont été conviés depuis, en leur célèbre Club house de Rueil, à une fort agréable réunion de week-end. Bravo à nos jeunes dont le séjour a resserré les liens de sympathie qui unissaient déjà nos deux Clubs. Il serait sans doute trop long de parler en détail de ce séjour, mais sachez que la vie au Chalet de l'Union Nationale des Camps de Montagne s'est déroulée sous le signe de la plus parfaite entente. Au point de vue sportif, un fait à retenir : seule parmi nos représentants, Mlle Solange Duménil sut décrocher une « Etoile », à l'épreuve des tests passés sous le contrôle des Moniteurs de la Fédération de Ski. Félicitations pour ces débuts prometteurs et ... « 3 Etoiles » pour l'an prochain !

A Megève, toujours accueillis avec sympathie par la famille Boissier au Chalet des Frasses, les anciens firent preuve d'une bonne condition physique sur les pistes, et leurs skis obéissaient aux pieds...et à l'œil... ! Sur une neige poudreuse de qualité exceptionnelle, les descentes succédèrent aux leçons, et le jour de la Coupe « Esso-Sports » (1re épreuve inter-clubs Corporative), trois Associations se trouvèrent en présence au départ ; parmi elles, un seigneur d'importance : l'A.S. des Cheminots de l'Ouest, champion de Paris individuel et par équipe, la seconde Association : la C.P.D.E. et la troisième : Esso-Sports. Une descente, tracée par le spécialiste Romain Morand, mit aux prises une vingtaine de skieurs sur les pentes du « Mouillebiau » (Rochebrune) ; les Cheminots de l'Ouest enlevèrent le Challenge avec facilité devançant Esso-Sports de 2'10''. Nos skieurs réalisèrent cependant de bonnes performances. Pour les situer, indiquons que Jestin s'était classé second du Championnat de France Corporatif en 1949. Voici d'ailleurs les temps de nos représentants comparés à celui du 1er :

1er Jestin A.S.C.O.	2'31''
du 2e au 7e : les équipiers de	l'A.S.C.O.
8e Kroll J. P. Esso-Sports .	3'12''2/10
9e Poznanski Michel Esso-Sp.	3'16''2/10
10e Mercier René Esso-Sports.	3'22''3/10
12e Mme Mazuir Esso-Sports (1re des dames)	3'42''4/10
13e Mazuir André Esso-Sports	4'52''2/10
14e Mlle Goujon A. Esso-Sp..	4'54''3/10
15e Mlle Coustalat H. Esso-Sp.	5'37''

Huit jours plus tard « Esso-Sports » était représenté aux Championnats de Paris Corporatifs (au Mont-Dore) par René Mercier qui réalisa, bien que s'y classant 15e sur 42 participants, une bonne performance à environ 30'' du 1er, et devançant le suivant immédiat de plus de 30''. Mais outre ces plaisirs purement sportifs, nos skieurs surent goûter pleinement la beauté des paysages alpestres, les couchers de soleil sur les cîmes, la flânerie au long des pentes enneigées ; certains jours se passeront pour eux à se prélasser au soleil, et d'autres à tenter de percer du regard l'épaisse brume qui cachait la vallée, cette brume parfois si dense qu'elle semble une mer houleuse dont les vagues de coton s'entrechoquent sans bruit. A ces hauteurs, d'ailleurs, c'est le royaume du silence, un silence que ne parvient pas à troubler le cri d'un skieur. Puisse le mien vous parvenir... !

ANDRÉ MAZUIR.



Effet de givre à Mégève.

RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT
PIERRE MOREL

ÉDITIONS SODICO-PARIS

RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL
2e TRIMESTRE 1950

IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie
30, RUE DU POTEAU, PARIS